

Erster Fahrbericht Neuer Renault 20 Neuer Monteverdi



Opel Rekord und Commodore

Test Cadillac Seville Test Große BMW-Limousinen

Kaufberatung Die letzten Autos unter 7000 Mark

Sieben Autos im Crashtest

Bieten Kleinwagen genug Sicherheit?



Wenn Ihre Gäste
etwas mehr erwarten als nur irgendein Bier.
Warsteiner.



Die Warsteiner
Henkelgläser zum
Freundschaftspreis.

 6 zünftige Kristall-Krüge
(0,2 l) mit feinstem
Gold-Dekor zum
Freundschaftspreis
von DM 15,- zuzügl.
Nachnahmespesen der Post.

Warsteiner  das einzig wahre

Warsteiner. Eines der besten Biere unserer Zeit. Gebraut seit 1753.
Familienbrauerei Gebr. Cramer KG, D-4788 Warstein im Sauerland,
Telefon (02902) 611, Telex 084841

Es krachte siebenmal



Ferdinand Simoneit

Kleinwagen und Sicherheit – zwei Begriffe, die sich zwangsläufig ausschließen? Die Frage, so notwendig wie interessant, wird oft gestellt, aber öffentlich nicht beantwortet. Wir wollten Klarheit über die Unfallsicherheit von kleinen Autos. Den Großversuch, über den ich im Editorial 2/1976 berichtete, schlossen wir jetzt ab. Gert Hack beschrieb die Untersuchung: „Bieten Kleinwagen genügend Sicherheit? Sieben Autos im Crash-Test.“ Sieben weitverbreitete Kleinwagen waren unsere Testobjekte, siebenmal krachte es im Crash-Keller des Allianz-Zentrums für Technik in Ismaning bei München. Zentrums-Chef Professor Dr. Max Danner, seinem führenden Mitarbeiter Dr. Dieter Anselm und allen anderen Allianz-Technikern danken wir an dieser Stelle für die wissenschaftliche Unterstützung.

Nach diesen Tests, so glauben wir, haben wir unsere Rolle als Interessenvertreter des Lesers abgerundet. Beurteilten wir bisher für ihn Autos als Autos, so fühlen wir uns heute in der Lage, ebenso kompetent über die passive Unfallsicherheit der gecrashten Kleinwagen aussagen zu können. Denn der Autofahrer hat das Recht zu wissen, wie es um die passive Sicherheit seines Wagens wirklich bestellt ist – nicht aus der Sicht des Herstellers, sondern nach dem neutralen Urteil seiner Zeitschrift.

Als erstes Automagazin starteten wir eine Testserie, die sonst nur hinter verschlossenen Türen von den Automobilfirmen selber durchgeführt wird: Die sieben in Europa meistgekauften Kleinwagen wurden einem Crash-Test unterzogen, um ihr Verhalten bei Unfällen wissenschaftlich exakt zu ermitteln: Citroen 2 CV, Fiat 126, Fiat 127, Renault 4, Renault 5, VW 1200 und VW Polo. Die Wagen wurden von einer Schleppvorrichtung auf 40 km/h beschleunigt – in der Praxis entspricht dieses Tempo dem Frontalaufprall mit einem anderen Fahrzeug bei etwa 60 km/h. Das „andere Fahrzeug“ war fest verankert: eine 150 Zentimeter starke Betonwand, gegen die unsere Autos knallten. Der größte Teil aller vergleichbaren Kollisionen auf der Straße ereignet sich bei diesem und geringerem Tempo. Wie wäre es den Insassen der sieben Crash-Wagen ergangen, hätten sie eine Überlebenschance gehabt? Zur Information vorab: fünf Wagen erlitten beim Aufprall auf die Wand Totalschäden.

Am Steuer saß eine Testpuppe, ein sogenannter Dummy. Nach Aussage seines aus Meßsonden gebildeten Nervensystems trug er zwar mehr oder weniger schwere Verletzungen davon, doch keine tödlichen – der Dummy war immer angeschnallt. Die Betriebssicherheit der Gurte war nicht durchweg lobenswert: Einmal brach die Befestigung der Gurtpeitsche, einmal sprang das Schloß auf.



Crash-Mannschaft mit Prof. Dr. Max Danner (Dritter v. r.) und Dr. Dieter Anselm (Zweiter v. r.), Crash-Autos.

Kaputte Typen: sieben Kleinwagen im Crashtest



Crash-Konkurrenten

Wie es um die passive Sicherheit von kleinen Autos bestellt ist, untersuchte auto motor und sport in einem groß angelegten Crashtest, den sieben Modelle über sich ergehen lassen mußten. Die Resultate, die sich nach einem Frontalaufprall mit 40 km/h ergaben, sind nicht in allen Fällen ermutigend. **Seite 74**

Rekord mit Komfort

Der Name verpflichtet: In 23 Jahren baute Opel fast 5,6 Millionen Autos, die Rekord hießen. Größere Erfolge verbuchte in Europa keine andere Modell-Serie in der Mittelklasse. Für Mitte 1977 plant Opel den Start eines neuen, des zehnten Rekord. Er soll den jetzt gebauten vor allem an Komfort übertreffen. **Seite 8**



Rekord Jahrgang 1977

Wintersport auf Rädern



Eis und Schnee: Rennen in Chamonix

Schnee und Eis erfreuen meist nur jene Autofahrer, die von Berufs wegen mit Extremsituationen am Steuer fertig werden müssen. In Chamonix trafen sich prominente Rennfahrer zu einer 450 Kilometer langen Materialschlacht auf winkligem Eisparkett. Rallyefahrer behielten schließlich die Oberhand. **Seite 165**

Editorial	3
Es krachte siebenmal.	
Leserbriefe	20
Impressum	22
auto motor und sport:	25
Die Mannschaft (9).	
Männersachen	
Vom Fallschirmspringerstiefel bis zum Bohrschrauber.	136
Vorschau	168
Car-toon	170

Magazin

Nachrichten	6
Der zehnte Rekord	
Opel betont den Komfort bei den für 1977 geplanten neuen Rekord und Commodore.	8
Sicherheits-Preis	
Versicherungsschutz gegen alle Risiken kostet mehr als er nützt.	10
Auf Kollisionskurs	
Ein typischer Autobahn-Unfall.	11
Information und Meinung	
Betrifft: zwei Mark Parkgebühr pro Stunde.	12
Neuer Volvo 343	
Modelle und Preise.	12
Verkehr im Hörsaal	
Erster Lehrstuhl für Verkehrserziehung in Essen.	14
Der Griff nach dem Stern	
Wie die Autobranche in Amerika am Mercedes-Ansehen teilhaben will.	15
Newcomer	
Mitsubishi-Autos auch für deutsche Kunden.	16
B. Buschs Sammelsurium	
Mercedes „Stuttgart 260“ von 1929.	17

Test und Technik

VIP-Schaukel	
Test Cadillac Seville: ungewöhnlich reichhaltig ausgestattete amerikanische Luxus-Limousine für knapp 50 000 Mark.	28
Dauertest-Report	
Fiat 131 S 1600, Ford Escort 1300 GL, Opel Ascona 1.6 S, VW Polo.	40
Landpartie	
Fahrbericht Monteverdi Safari: neuer, luxuriös ausgestatteter Geländewagen mit Chrysler V8-Motor.	44
Erinnern Sie sich?	
BMW Isetta: das Ei, das aus der Kälte kam.	52
Monsieur Bagheera	
Chef der Matra-Autotechnik: Philippe Guédon.	56
Plastik fürs Gelände	
Freizeit-Wagen Sherpa: ein Kunststoff-Auto auf 2 CV-Basis.	62
Nachrichten aus der Technik	64

Mittelstufe	
Fahrbericht Renault 20: Ein neuer Renault schließt die Lücke zwischen R 16 und R 30 TS.	66
Bieten Kleinwagen genug Sicherheit?	74
Sieben Kleinwagen im Crashtest.	
Lieber länger	
Test BMW 2.8 L/3.0 L/3.3 Li: Leistung und Komfort auf verlängertem Radstand.	88

Ratgeber

Sparklasse	
Was Autos unter 7000 Mark zu bieten haben.	96
Solides Stück	
Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Audi 100.	106
Steuer-Zeiten	
Wie das eigene Auto hilft, Steuern zu sparen.	110
Clauspeter Beckers Fahrstunde	
Heute: die Problematik des Auffahrunfalls.	114
Was ist Ihr Auto wert?	
Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen: Februar 1976.	116
Leser über ihre Autos	
BMW 520, Alfasud, VW Scirocco TS, Audi 50 GL.	120

**Unter-
haltung**

Altpapiere	
Immer mehr Liebhaber sammeln antike Autoaktien.	122
Über den Gaumen gepeilt	
Heute: Gasthaus Gunzenlee bei Augsburg.	126
Später Schnee am Popocatepetl	
Wo man im März und April noch Ski laufen kann.	128
Stereo fürs Handschuhfach	
Acht ausgewählte Cassetten.	130
Ca(r)lauer	
Gesammelt von Bornie Sigg.	133
Rolf Lohbergs Treffpunkte	
Wo 10 000 Leute laufen und Farah Diba Urlaub macht.	133
„Das wilde Schnorcheln des Motors“	
Wie Autos im Jahr 1900 getestet wurden.	134

Sport

Von der Piste auf die Straße?	
Automobilsport heute und sein Einfluß auf das Serienauto.	139
Sport-Nachrichten	161
Ein Ford für den Sport	
Kölner Beitrag zur Marken-WM: ein Mittel- motor-Coupé auf der Basis des GT 70.	162
Indianapolis 1976	
In Zusammenarbeit mit American Express International, Inc.	164
Winter-Hilfswerk	
Eisrennen in Chamonix: Vorbereitung auf eine neue Saison.	165
Sieger in Nöten	
Deutscher Rallyeaufakt in Markttredwitz: Erfolg und Niederlage für Toyota.	167

Heia Safari

Peter Monteverdi, Besitzer der kleinsten Automobilfabrik der Welt, präsentiert ein neues Modell: den Geländewagen Safari, dessen 5,3 Liter großer Achtzylinder-Motor gegebenenfalls alle vier Räder antreibt. **auto motor und sport** berichtet exklusiv über erste Fahreindrücke vom neuen Monteverdi. **Seite 44**


Monteverdi Safari

Mann von Matra


Philippe Guédon

Der Chef der französischen Automobil- und Entwicklungsfirma Matra heißt Philippe Guédon. Den ideenreichen Techniker, der den Bagheera schuf, porträtierte Paul Simsa. **Seite 56**

Test Cadillac Seville


Imposantes Gesicht: Seville

Kann der kleinste, aber am besten ausgestattete Cadillac mit europäischen Luxus-Limousinen konkurrieren? Ein Testbericht von Götz Leyrer beantwortet diese Frage. **Seite 28**

Die Billigen unter 7000 Mark


Neun Spar-Mobile

Es gibt nur noch neun Autos, die auf dem deutschen Markt weniger als 7000 Mark kosten. Sie haben weder viel Ausstattung noch überragende Fahrleistungen zu bieten, aber sie gelten allesamt als wirtschaftlich. Welche Kosten sie bereiten und wie sie sich fahren, zeigt der Bericht auf **Seite 96**.

Mehr Fahrer mit Gurt

Immer mehr Autofahrer schnallen sich an. Nach Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen ist die Anlegequote auf Autobahnen am höchsten. Mitte Januar 1976 wurden auf den Fernstraßen rund 71 Prozent der Fahrer mit angelegtem Gurt beobachtet, im November 1975 waren es noch 55 Prozent. Auf Landstraßen erhöhte sich die Anlegequote im gleichen Zeitraum von 34 auf 58 Prozent. Im Stadtverkehr, wo Gurte den sichersten Schutz bieten, fahren dagegen trotz gesetzlicher Anlegepflicht erst 36 Prozent angeschnallt.

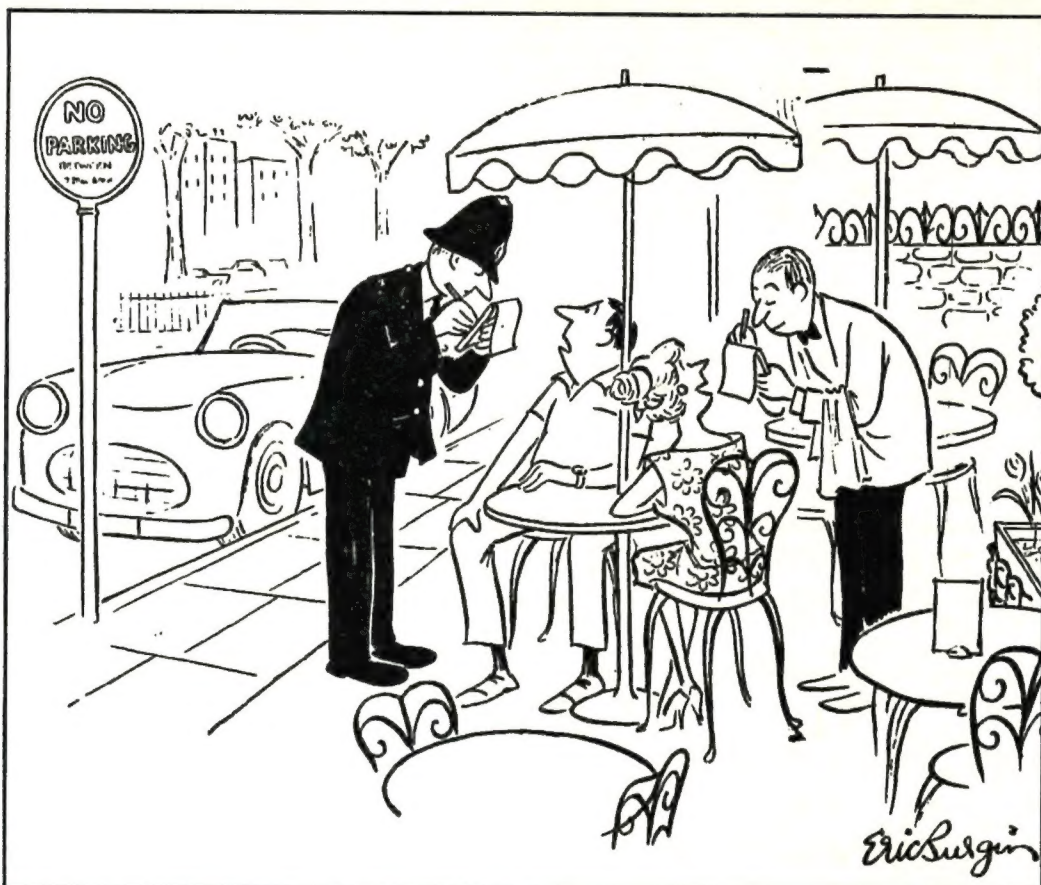
BMW: Rekordumsatz

Auf 3,3 Milliarden Mark – fast ein Drittel mehr als 1974 – kletterte der Umsatz von BMW im letzten Jahr. Zwar geht knapp die Hälfte dieser drastischen Steigerung auf erhöhte Preise zurück, doch auch die Anzahl der verkauften BMW-Autos nahm um mehr als 17 Prozent zu (228 688 Stück). Daß sich die Münchner auf einen weiteren Aufwärtstrend und steigenden Absatz einrichten, beweist die Zahl der Beschäftigten: Sie stieg 1975 um 3184 auf 28 989 Mitarbeiter (12,3 Prozent mehr).

VW:

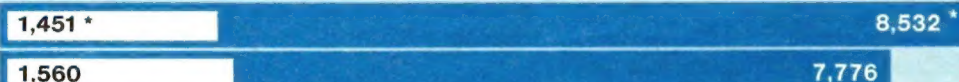
Verkauf an Nissan

Der japanische Automobilkonzern Nissan übernimmt Ende März die zum VW-Konzern gehörende australische Montagefabrik Motor Producers Ltd., in der die Modelle Audi 80, Käfer, Transporter, Passat und Golf montiert wurden. Die Gründe für den Verkauf: Früher gewährte steuerliche Vergünstigungen wurden von der australischen Regierung entzogen. VW beliefert deshalb den australischen Markt künftig nur noch mit in Deutschland gefertigten Wagen.



Welt-Autoproduktion 1975: Plus für Japan und Bundesrepublik

Nordamerika



Japan



Bundesrepublik



Frankreich



Italien



Großbritannien



übrige Länder



Weltweit betrachtet war 1975 kein gutes Auto-Jahr. Die Produktion von Personenwagen und Kombis sank gegenüber 1974 um 2,9 Prozent, lediglich in der Bundesrepublik (plus zwei Prozent) und in Japan (plus 15,7 Prozent) wurden Zuwachsraten erzielt. Starke Einbußen mußten bundesdeutsche Hersteller im Export hinnehmen, der um 13,5 Prozent abrutschte und den Tiefstand von 1967 erreichte. Auf 9,7 Prozent (plus 0,7 Prozent) vergrößerten die deutschen Firmen ihren Anteil an der Weltproduktion. Damit liegt die Bundesrepublik weiterhin auf dem dritten Platz in der Weltrangliste hinter USA und Japan. Mit einem Vorsprung von 363 000 gefertigten Autos verteidigte die Bundesrepublik außerdem Rang eins in Europa.

1974	Export	Produktion
1975	Export	Produktion

*Stückzahlen (Personenwagen) in Mill

Autobahnen statt Bahnlinien

Sechs besonders verlustreiche Eisenbahnlinien in Großbritannien sollen eingestellt, die vorhandenen Trassen zu Autobahnen umgebaut werden. Dies fordert eine britische Expertengruppe, die für den Massentransport anschließend Omnibusse einsetzen will. Jährliche Ersparnis durch die Beseitigung der defizitären Züge: bis zu 10,5 Millionen Mark.

Kasko-Versicherung für Fiat billiger

Bis zu zehn Prozent weniger werden in Zukunft die Eigner einiger Fiat-Modelle für die Kasko-Versicherung zahlen müssen. Die deutschen Kraftfahrzeugversicherer einigten sich, Fiat 127, 128 und 131 mirafiori Kombi aus der Klasse 16 in die günstigere Klasse 15 zurückzustufen. Der 132 GL/GLS 1600 rückte



Fiat 132 GLS:
drei Klassen besser.

aus 20 in 17, und der kleine Sportwagen X 1/9 verbesserte sich von 35 auf 34.

Daimler-Kombi aus Neckarsulm?

Daimler-Benz wird eventuell ein neues Modell bei Audi NSU in Neckarsulm produzieren lassen, da die eigenen Kapazitäten voll ausgelastet sind. Ein voraussichtlich im Herbst 1977 auf den Markt kommender komfortabler Daimler-Kombiwagen soll, sofern es zu einer Einigung zwischen Audi NSU und den Stuttgartern kommt, in Neckarsulm gefertigt werden. Daimler-Chef Joachim Zahn jedenfalls schließt eine

Auto im Fernsehen

ARD

ARD-Ratgeber
Auto und Verkehr.
auto motor und sport-
Crash test:
Wie sicher sind
Kleinwagen?
Sonntag, 29. Februar,
11.00 Uhr.

ARD

Plusminus
Reparatur-
Versicherungen.
Donnerstag, 4. März,
20.15 Uhr.

ZDF

Die Sport-Reportage
Formel 1 WM-Lauf in
Südafrika, Sonntag,
7. März, 17.02 Uhr.

Kooperation nicht aus: „Im Zuge unserer Kapazitätserweiterungen beziehen wir Neckarsulm in unsere Überlegungen mit ein.“

US-Autohändler: „Bombardiert den Käfer!“

18 Prozent Marktanteil für Importwagen sind für Amerikas Autohändler und -hersteller Anlaß, den Importen den Krieg zu erklären. Eine Zeitungsanzeige in Ohio fordert auf: Bombardiert den Käfer, bringt den Fiat unter Verschuß, zertrümmert den Honda, versenkt den Datsun, massakriert den Mazda! Deportiert die Importe! Ein Händler in Kalifornien ließ es nicht mit Worten bewenden: Er ließ sich einen Panzer und walzte vor Publikum und Fernsehkameras drei Importautos platt.

Personalien

Claus Luthe, 43, seit 1971 Leiter der Abteilung Stilistik von Audi NSU in Ingolstadt, wird voraussichtlich zum 1. April als Leiter der Stylingabteilung zu BMW nach München übersiedeln. Luthe gab NSU-Motorrädern, dem Prinz 4 und NSU TT die Form; ihm gelang mit dem 1967 debütierenden Ro 80 eine richtungweisende Limousinen-Karosserie in Keilform, seine Handschrift verraten Audi 50/VW Polo und der im Sommer 1976 debütierende Audi 100-Nachfolger. In München wird der bisherige Audi-Former direkt dem Entwicklungsvorstand Dr. Karlheinz Radermacher unterstellt sein.



Audi-Former Luthe, Luthe-Form NSU Ro 80

Rolf Stommelen, 32, im schnellen Bewegen von Rennwagen geübt, versucht gleiches nun auch auf zwei Rädern. Der in Köln ansässige Formel 1-Pilot ließ sich ein nur 8,5 Kilo schweres „Masi-Straßenrennrad“ bauen. Der Mailänder Rennrad-Couturier Alberto Masi, der vornehmlich für Sattelasse wie Eddy Merckx oder Felice Gimondi maßschneidert, paßte das zwölfgängige Rad exakt dem Leib des Kölner Rennfahrers an. Benutzen will Stommelen das aus Spezialstahl, Aluminium und Titan gefügte Zweirad allerdings nur an sonnigen Tagen und nicht zu sportlichem Zweck.



Ein Rad wie Merckx:
Rennfahrer Rolf Stommelen



Neuer Opelchef:
James F. Waters

James F. Waters jr., 46, wird Nachfolger seines amerikanischen Landsmanns John P. McCormack als Generaldirektor der Rüsselsheimer Adam Opel AG. Waters war seit 1968 Generaldirektor von General Motors do Brasil, McCormack wird zum Generaldirektor von General Motors Europa in London befördert.



Mit einer völlig neu gestalteten Karosserie wird Mitte 1977 eine neue Opel Rekord/Commodore-Serie auf den Markt kommen. Das Opel-Styling ist von glatten Flächen und großen Scheiben bestimmt, noch mehr aber von der Berücksichtigung aerodynamischer Gesichtspunkte. Durch windschlüpfige Form Benzin zu sparen, war das Ziel der Opel-Konstrukteure, als sie die Form der Karosse auf dem Höhepunkt der Benzinkrise (Herbst 1973/Frühjahr 1974) planten.



Der zehnte Rekord

Opel betont den Komfort bei den für 1977 geplanten neuen Rekord und Commodore.

Von Helmut Luckner

Schon 23 Jahre lang, seit 1953, macht Opel Rekord-Geschäfte. Neun Auto-Generationen führten seither den verpflichtenden Namen, mehr als 5,5 Millionen Exemplare dieser Kategorie wurden gebaut und fanden einen Käufer. Das ist Europarekord in der gehobenen Mittelklasse.

Der zehnte Rekord ist in Vorbereitung und für Sommer 1977 (gleich nach den Werksferien) geplant, vielleicht aber auch schon im Frühjahr nächsten Jahres fällig.

Bemühen um benzinsparende Windschlüpfigkeit wird unverkennbar die Form der neuen Serie prägen, die den Rekord II planmäßig nach fünfjähriger Laufzeit (seit Januar 1972) ablösen wird. Eine geradezu frappierende Ähnlichkeit der Rekord-Front mit der des Ro 80 überrascht deshalb nicht, gilt der Ro (Premiere im Herbst 1967) doch bis auf den heutigen Tag als Maßstab für bestmögliche aerodynamische Gestaltung einer Limousine.

Wie beim Manta soll die Nase des neuen Rekord tief nach unten gezogen und abgeschrägt sein. Ein relativ großer Überhang der Karosserie über die Vorderachse ist als integrierter Bestandteil der passiven Unfallsicherheit ausgebildet. Das Heck hingegen soll kurz und kantig geraten und dem des jetzt produzierten Admiral ähneln. In der Breitbandleiste für die Rücklichter soll auch eine integrierte Nebelschlußleuchte Platz finden.

Die Rundinstrumente am Armaturenbrett des Rekord-Jahrgangs 1977 geraten etwas kleiner als beim Rekord II, die Schalter für Nebelschlußleuchte und Heckscheibenheizung werden in den Bereich nahe dem Lenkrad rücken.

Besonderes Augenmerk legen die Opel-Entwickler beim betont komfor-

Rekord-Rekorde

Von März 1953 bis Ende Februar 1976 baute Opel 5 584 633 Autos mit Namen Rekord. Einer wurde Millionär: Der Rekord C (August 1966 bis Dezember 1971) lief 1 274 362mal vom Band. Bauzeit und Stückzahl aller Rekord-Typen:

Olympia Rekord (drei Modelle, 1953–1957)	583 874
Rekord P I (1957–1960)	884 907
Rekord P II (1960–1963)	786 411
Rekord A (1963–1965)	882 433
Rekord B (1965–1966)	303 017
Rekord C (1966–1971)	1 274 362
Rekord D oder II (1972–Februar 1976)	869 629

tabel ausgelegten neuen Rekord – ähnlich wie die Ford-Ingenieure beim Taunus – auf einen niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Ein aufwendiges Schalldämm-Paket ist deshalb bei den anspruchsvoller ausgestatteten Rekord-Versionen serienmäßig, Käufer der Standardversion sollen es gegen Aufpreis bekommen – freilich in einem einmal gebauten Wagen nicht mehr nachrüsten können.

Am Fahrwerk werden im Zuge der Rekordverbesserung entscheidende Veränderungen gegenüber der bisherigen Bauart vorgenommen – die Spurweite aber soll mit der des Rekord II identisch, der Radstand nur geringfügig größer sein.

Neu hingegen wird eine McPherson-Vorderachse sein. Sie besteht aus einem einfachen unteren Querlenker, der durch eine gummigelagerte Zug-

strebe geführt wird. Das Federbein trägt am unteren Ende den schwenkbaren Achsschenkel, das obere Ende stützt sich gegen die Karosserie ab.

Für den Rekord soll es auch künftig nur Vierzylinder-Motoren geben: die bisher gebräuchlichen Aggregate mit 1,7 Litern (Normalbenzin, 60 PS), 1,9 Litern (Normalbenzin, 75 PS und Superbenzin, 90 PS), 2,0 Litern (Superbenzin, 100 PS) und 2,1 Litern (Diesel, 60 PS).

Sechs Zylinder werden dem Commodore vorbehalten sein, der in den Abmessungen dem Rekord entspricht und überaus komfortabel ausgelegt sein soll. Ein verstärktes Fahrwerk, kräftiger dimensionierte Bremsen und Fünfloch-Felgen (beim Rekord Vierloch-Felgen) sollen dem größeren Leistungsangebot des Commodore Rechnung tragen.

Der Commodore ist darüber hinaus zu Höherem ausersehen. Weil Opel seit Jahren von einer längst fälligen Erneuerung der in geringen Stückzahlen verkauften Admiral/Diplomat-Serie (Debüt 1969) zurückschreckt, soll eine äußerst luxuriös ausgestattete Commodore-Version den Admiral ersetzen. Das amerikanische General Motors-Produkt Cadillac Seville ist ausersehen, den Diplomat der deutschen GM-Tochter Opel abzulösen. Vorläufig werden Admiral und Diplomat tageweise immer dann gebaut, wenn der Auftragsbestand den Anlauf der Bänder lohnt.

Für den Commodore als Admiral-Ersatz planen die Rüsselsheimer einen standesgemäßen Motor: Ein Dreiliter-Sechszylinder ist in Vorbereitung, mit dem die luxuriöseste Commodore-Version zum Flaggschiff von Opel avancieren soll.



Sicherheits-Preis

Versicherungsschutz gegen alle Risiken kostet mehr als er nützt.

Unweit von Brüssel rollte der deutsche Lastwagen zügig auf einen unbeschränkten Bahnübergang zu. Daß sich auf den Schienen der Fern-Expreß Paris-Brüssel näherte, bemerkte der übermüdete Fahrer erst, als es bereits zu spät war. Folge: ein Schaden in Höhe von 3,6 Millionen Mark.

Drei Tote, 41 Verletzte, eine völlig zerrückte Diesel-Lok, mehrere schwerbeschädigte Schnellzug-Waggons und 300 Meter unbrauchbar gewordene Schienen und Oberleitungen waren zu beklagen. Den entstandenen Schaden mußte die Münchner Allianz als Haftpflichtversicherer des schuldigen Lastwagenfahrers in voller Höhe ersetzen.

Mit solchen und ähnlichen Renommier-Fällen warten Versicherungsvertreter gerne auf, wenn sie ängstliche Naturen von der Notwendigkeit einer umfassenden Vorsorge gegen alle Unbill im Stra-

ßenverkehr überzeugen wollen. Daß freilich oft zu viel des Guten teuer wird und in keinem Verhältnis zum gewonnenen Nutzen steht, verschweigen sie.

Das zweifellos beruhigende Gefühl, mit Versicherungshilfe vollkommen vor dem finanziellen Ruin bewahrt zu sein, beschert der Assekuranz volle Kassen. Ob allerdings Insassen-, Unfall-, Reparaturkosten- und auf zwei Millionen Mark pauschale Deckungssumme aufgestockte Haftpflichtversicherung wirklich notwendig sind, steht dahin.

So empfiehlt sich beispielsweise der Abschluß einer Insassenunfall-Versicherung nur dann, wenn sich häufig nicht-verdienende Familienmitglieder auf dem Beifahrersitz befinden. Kommen nämlich aus Verschulden des Lenkers andere Personen zu Schaden, tritt die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung in Kraft und ersetzt auch

Krankenhauskosten und Verdienstausschlag der erwerbstätigen Ehefrau.

Die überwiegende Mehrheit aller Autofahrer hat eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung mit einer maximalen Deckungssumme von einer Million Mark. Denn die gesetzliche Untergrenze (500 000 Mark für Personen-, 100 000 Mark für Sach- und 20 000 Mark für Vermögensschäden) erweist sich in der Praxis in der Tat als zu gering. Peter Gauly, Pressesprecher der Allianz in München: „Gerade 100 000 Mark Sachschäden sind heutzutage ohne Anstrengung zu schaffen.“

Ein Unfall, dessen Folgen teurer als eine Million werden, ist hingegen unwahrscheinlich. Versicherungs-Statistiken ergaben (so Gauly), daß die Chancen, einen derart kapitalen Crash zu bauen, ebenso groß sind, wie die, einen Lotto-Volltreffer zu landen. H.-R. R.

Hohe Preise für umfassenden Schutz: Nicht alle Versicherungsarten sind notwendig

Versicherungsart**	Vollschutz gegen alle Risiken		Empfehlenswerter Schutz für Neuwagen		Empfehlenswerter Schutz für Gebrauchtwagen		Gesetzlich geforderter Mindestschutz		Empfehlung
	BMW 320 109 PS	VW Golf 50 PS	BMW 320 109 PS	VW Golf 50 PS	BMW 320 109 PS	VW Golf 50 PS	BMW 320 109 PS	VW Golf 50 PS	
Haftpflicht*	Deckungssumme 2 Millionen Mark 513,50	Deckungssumme 2 Millionen Mark 356,50	Deckungssumme 1 Million Mark 485,60	Deckungssumme 1 Million Mark 337,60	Deckungssumme 1 Million Mark 485,60	Deckungssumme 1 Million Mark 337,60	Deckungssumme 500 000 Mark 462,50	Deckungssumme 500 000 Mark 321,30	Deckungssumme eine Million reicht aus.
Vollkasko*	Selbstbeteiligung: keine 877,30	Selbstbeteiligung: keine 363,30	Selbstbeteiligung: 650 Mark 531,80	Selbstbeteiligung: 650 Mark 223,70	—	—	—	—	Nur für Neuwagen oder sehr teure Gebrauchtwagen zu empfehlen.
Teilkasko	—	—	—	—	104,—	46,20	—	—	Immer angebracht, wenn auf die Vollkaskoversicherung verzichtet wird.
Insassen	20 000 Mark bei Tod 80 000 Mark b. Invalidität 90,—	20 000 Mark bei Tod 80 000 Mark b. Invalidität 90,—	—	—	—	—	—	—	Nur zu empfehlen, wenn häufig nicht erwerbstätige Familienmitglieder mitgenommen werden.
Rechtsschutz	Vollrechtsschutz 170,—	Vollrechtsschutz 170,—	Verkehrsrechtsschutz 98,—	Verkehrsrechtsschutz 98,—	Verkehrsrechtsschutz 98,—	Verkehrsrechtsschutz 98,—	—	—	Schützt vor hohen Prozeßkosten.
Reisegepäck	50 000 Mark Versicherungssumme, Verdoppelung bei Auslandsreisen 175,—	50 000 Mark Versicherungssumme, Verdoppelung bei Auslandsreisen 175,—	—	—	—	—	—	—	Nur bei Auslandsreisen wichtig.
Auslands-schutzbrief***	15,—	15,—	15,—	15,—	15,—	15,—	—	—	Im Urlaub sehr empfehlenswert.
Inlands-schutzbrief***	49,—	49,—	—	—	—	—	—	—	Nur für Autos mit sehr großer Kilometerleistung pro Jahr.
Reparaturkosten****	350,—	260,—	—	—	—	—	—	—	Weniger empfehlenswert (siehe auto motor und sport Heft 2/76).
Jährliche Kosten	2239,80	1478,80	1130,40	674,30	702,60	496,80	462,50	321,30	

* Großstadt, SF 5; ** Allianz-Preise in Mark; *** ADAC-Preise in Mark; **** Garanta-Preise in Mark

Auf Kollisionskurs

Ein typischer Autobahn-Unfall.

Erschrocken trat der Elektromonteur und Ford-Besitzer auf die Bremse: Vor ihm stand quer zur Fahrbahn der nächtlichen Autobahn bei Stuttgart ein weißer Mercedes.

Ein Unfall? Der Elektro-Fachmann näherte sich mit Tempo 40 km/h dem unverhofften Hindernis, das plötzlich Platz machte. Der Mercedes rollte an, fuhr entgegen der Fahrtrichtung an ihm vor-

Ein Student berichtete später: „Ich sah ihn entgegenkommen und blendete auf und ab. Er fuhr stur weiter und zeigte überhaupt keine Reaktion.“ Lediglich ein scharfes Bremsmanöver und rascher Spurwechsel nach rechts rettete den gerade im Überholen begriffenen Studenten vor der Karambolage. Auch jener Zwischenfall blieb auf den Irrläufer ohne Eindruck, wie der Student noch registrierte: „Im Rückspiegel sah

dentin, die geraume Zeit schon einem 110 km/h schnellen und stets korrekt rechtsfahrenden Opel Manta gefolgt war. Der entgegenkommende Mercedes war ihr nicht aufgefallen.

Auf der Autobahn sah es nun schlimm aus. An der Mittelleitplanke hing der total deformierte Mercedes 200 D, dessen Bug nun wieder in die vorgeschriebene Richtung zeigte. Der Fahrer lag tot neben seinem Auto.



Einige Meter davon entfernt stand am rechten Straßenrand der zertrümmerte Opel Manta, hinter dem die Studentin gefahren war. Im Wageninnern entdeckte man den toten 23jährigen Fahrer und seine mit Gurten geschützte Frau, die schwerverletzt geborgen wurde.

Spuren waren auf der griffigen und trockenen Betondecke nicht zu finden. Weder der Mercedes-Fahrer noch der Opel-Lenker, der die Scheinwerfer des entgegenkommenden Wagens eigentlich hätte erkennen müssen, haben vor der Frontalkollision gebremst oder ein Ausweichmanöver versucht.



Nach 22 Kilometern Fahrt in verkehrter Richtung stieß der Mercedes mit einem Opel Manta zusammen. Dabei gab es zwei Tote und eine Schwerverletzte.

bei und verschwand in der Dunkelheit. Über eine Notrufsäule löste der Ford-Fahrer unverzüglich Alarm aus.

Inzwischen steuerte der auf Kollisionskurs geratene Mercedes-Lenker, ein 39jähriger Kaufmann, seinen 200er Diesel zielstrebig über die Autobahn in Richtung München. Hup- und Lichtsignale eines parallel mit ihm fahrenden Berufskraftfahrers ließen den 39-jährigen ebenso unbeeindruckt wie die hektischen Fernlicht-Salven entgegenkommender Autos.

Zu Beinahe-Unfällen kam es auf der zweispurigen Autobahn ohne Standstreifen gleich mehrere Male.

ich, wie ein ziemlich schnell ankommender Fahrer nur durch ein riskantes Ausweichmanöver vorbeikam. Am Mercedes leuchteten dabei keine Bremslichter auf.“

Weder die Polizei noch zahlreiche Autofahrer, die den unbeirrt mit Tempo 80 bis 100 km/h in falscher Richtung rollenden Kaufmann zu stoppen versuchten, konnten das Unheil verhindern: Nach 22 Kilometern Fahrt gegen den Strich kam das Ende bei Kilometer 179,2 auf der Gemarkung Wendlingen. Die Unfallzeit: exakt 1.45 Uhr.

„Plötzlich tat es vor mir einen fürchterlichen Knall“, erinnerte sich eine Stu-

Aufschluß über die rätselhafte Irrfahrt des Kaufmanns lieferte die Analyse einer Blutprobe, die reichlichen Alkoholkonsum bewies: knapp zwei Promille. Zusätzlich, so fand man heraus, wurden auch Tabletten gegen Schnupfen eingenommen.

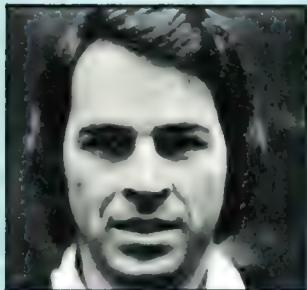
Warum der Mercedesfahrer auf der Autobahn gewendet hatte und trotz aller Warnungen und Notsignale 22 Kilometer weit gegen den Strom gefahren war, konnte nicht mehr geklärt werden. Selbstmordabsicht glaubt die Polizei nach ausgiebigen Recherchen ausschließen zu können.

Daß solche Irrfahrten nicht selten sind, registriert die Polizei speziell in jüngster Zeit mit Besorgnis. Am gleichen Wochenende beispielsweise verbreitete ein betrunkenen 23jähriger Fahrer Angst und Schrecken auf der Autobahn bei Lüdenscheid, als er im Nebel rund 16 Kilometer auf der falschen Seite fuhr. Freilich ohne Folgen: Bevor es krachte, war die Polizei zur Stelle. **U. B.**

Information . . .

Auf dem 14. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar wurde eine drastische Erhöhung der Parkuhr-Gebühren auf zwei Mark pro Stunde gefordert, weil „dies von besonderem Einfluß auf die Regelung des ruhenden Verkehrs ist“. Die zehnfache Erhöhung soll die Autofahrer aus den Innenstädten vertreiben und dafür sorgen, daß vermehrt Bus und Bahn benutzt werden.

. . . Meinung



Uwe Brodbeck

Der Verkehrsgerichtstag in Goslar, alljährlicher Treffpunkt von Juristen und Verkehrsexperten, genießt einen anerkannt guten Ruf. In diesem Jahr allerdings hat sich der Verkehrsgerichtstag zum Sprachrohr einer Interessengemeinschaft gemacht.

Denn der Beschluß, die Parkgebühren um ein Vielfaches hochzutreiben und in etwa den Preisen der Parkhäuser anzugleichen, stammt von einer kleinen, aber schlagkräftigen Gruppe, die den Arbeitskreis VIII fest im Griff hatte.

Jener Arbeitskreis diskutierte darüber, wie und ob überhaupt der ruhende Verkehr aus den Zentren der Städte ausgeschlossen werden kann, um damit die öffentlichen Nahverkehrsmittel zu begünstigen.

Woher der Wind in Goslar wehte, war rasch klar. Über zwei Drittel der rund 30

Teilnehmer dieses Arbeitskreises rekrutierte sich aus Behördenvertretern bundesdeutscher Groß- und Mittelstädte, die sich für „ihre“ Verkehrsmittel engagierten. Als über die Gebührenerhöhung (ein Vorschlag von Dr. Jens Enge-

Betrifft: zwei Mark Parkgebühr pro Stunde

land, Oberregierungsrat im Bundesverkehrsministerium) abgestimmt wurde, behielten die Städtevertreter klar die Oberhand.

So kam, was eigentlich nicht kommen durfte. Auf der Schlußsitzung des Verkehrsgerichtstags manifestierte sich der von einer 24 Mann zählenden Minderheit erarbeitete Beschluß zur offiziellen Stellungnahme der 500 in Goslar versammelten Juristen. Ein Einspruchsrecht war zu diesem Zeitpunkt trotz heftiger Proteste nicht mehr möglich.

Damit hat sich der Verkehrsgerichtstag in eine mißliche Situation manövriert. Die Juristen in Goslar müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, Verkehrspolitik im Sinne einer Interessengruppe betrieben zu haben. Denn schließlich geht es den Städten nicht allein um die Vorherrschaft ihrer Nahverkehrsmittel, sondern auch um die Börse des Autofahrers.

Wer sein Auto braucht, wird trotz zwei Mark für jede Stunde auch weiterhin im Stadtkern parken. Und die Hoffnung der Preistreiber, die Autofahrer verstärkt in die Parkhäuser zu schleusen, wird sich gleichfalls kaum erfüllen. Die Garagen-Besitzer (oft die Kommunen) warten nur auf eine günstige Gelegenheit, um ihrerseits die Preise zu erhöhen. Die haben sie zweifellos dann, wenn die Parkuhren mit Markstücken gefüttert werden müssen.

Neuer Volvo 343

Modelle und Preise.

Anfang Juli kommt ein neuer Volvo auf den deutschen Markt, der die Lücke zwischen den Modellen 66 und 244 schließt. Der neue 343 DL ist mit einer Gesamtlänge von 4,19 m exakt so lang wie ein VW Passat, wird ausschließlich mit zwei Türen geliefert, hat eine große Heckklappe und einen Kofferraum, der durch Umklappen der Rücksitzlehne erweitert werden kann.

Block liegender Nockenwelle, der bei 6400/min 70 PS (51,5 kW) leistet. Wie der kleine Volvo 66 (früher DAF 66) ist der 343 DL mit einer stufenlosen Keilriemenautomatik ausgerüstet, die im Interesse gleichmäßiger Gewichtsverteilung an der nach dem DeDion-Prinzip gestalteten Hinterachse angeordnet ist. Eine Besonderheit dieser weiterentwickelten DAF-Variomatic ist eine



Der neue Volvo 343 DL besitzt einen 1,4 Liter-Motor und eine stufenlose Keilriemenautomatik. Die Ausstattung umfaßt unter anderem Kopfstützen vorn, Automatikgurte und Verbundglaswindschutzscheibe.

Volvo-üblich sind die zahlreichen Merkmale passiver Unfallsicherheit – wie zum Beispiel die von versteifenden Stahlelementen umgebene Fahrgastzelle, die dicken, energieabsorbierenden Stoßstangen und der mit feuerhemmenden Materialien ausgekleidete Innenraum.

Den Antrieb besorgt ein im Bug eingebauter 1,4 Liter-Vierzylinder mit seitlich im

elektrisch betätigte Kuppelung, die bei gezogenem Choke und Drehzahlen unter 2000/min auskuppelt, wodurch das Kriechen im Leerlauf verhindert und das Umschalten vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang erleichtert wird.

Auch der neueste Volvo wird zu den teuersten Vertretern seiner Hubraumklasse gehören: Er soll für 13 980 Mark angeboten werden.

Porsche: um 1400 Mark teurer

Als erste deutsche Firma in diesem Jahr erhöhte Porsche die Preise für alle Modelle – ausgenommen für den erst seit Januar lieferbaren 924 – um jeweils 1400 Mark. Die neuen Preise (alte in Klammern):

911 Coupé	DM	35 750,-	(34 350,-)
911 Targa	DM	38 250,-	(36 850,-)
Carrera Coupé	DM	46 350,-	(44 950,-)
Carrera Targa	DM	48 350,-	(46 950,-)
Turbo	DM	67 850,-	(66 450,-)

Mini 1000: komfortabler und teurer

Der britische Konzern Leyland hat die Preise für einige Modelle erhöht. Serienmäßig sind beim Mini 1000 jetzt mit Stoff überzogene Liegesitze und Automatikgurte. Auch der Allegro wurde in einigen Punkten verbessert. Die neuen Preise (alte in Klammern):

Mini 1000	DM	6 990,-	(6 590,-)
Allegro 1100	DM	8 590,-	(7 990,-)
Allegro 1500	DM	10 250,-	(9 690,-)
MGB	DM	14 490,-	(13 770,-)
MGB GT	DM	16 690,-	(15 870,-)
Spitfire	DM	11 490,-	(10 990,-)
Rover 2200 TC	DM	18 200,-	(16 850,-)

Alfasud 500 Mark teurer

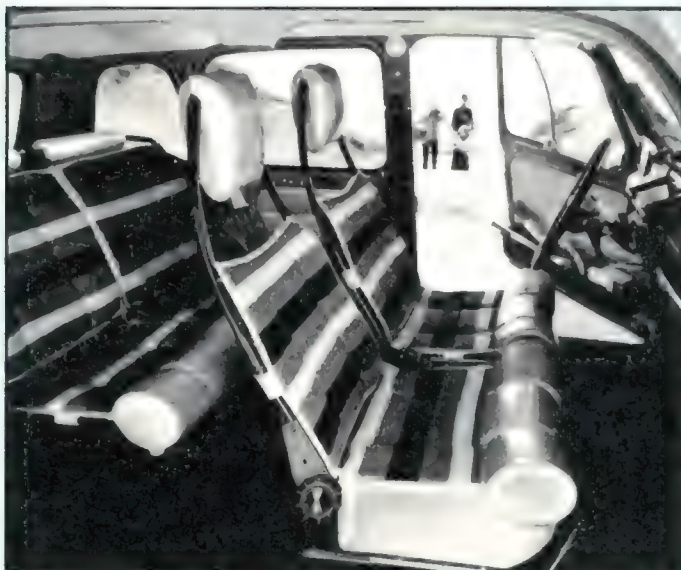
Alfa Romeo hat die Preise für den deutschen Markt um durchschnittlich 2,1 Prozent angehoben. Weit überdurchschnittlich verteuert hat sich der populäre Alfasud, der in einfachster Ausführung um 500 Mark teurer wurde und jetzt 9790 Mark kostet. Nur der Montreal-Preis blieb unverändert. Die neuen Preise (alte Preise in Klammern):

Alfasud	DM	9 790,-	(9 290,-)
Alfasud L	DM	10 490,-	(10 190,-)
Alfasud Ti	DM	11 490,-	(10 890,-)
Giulia Super 1300 L	DM	12 990,-	(12 390,-)
Giulia Super 1600 L	DM	13 590,-	(12 990,-)
Alfetta 1600	DM	14 990,-	(14 290,-)
Alfetta 1800	DM	16 390,-	(15 790,-)
Alfetta GT	DM	19 990,-	(19 490,-)
Berlina 2000	DM	16 990,-	(16 490,-)
GT Junior 1300	DM	15 990,-	(15 490,-)
GT Junior 1600	DM	16 790,-	(16 290,-)
Spider 1300	DM	15 990,-	(15 690,-)
Spider 1600	DM	16 990,-	(16 690,-)
Spider 2000	DM	19 590,-	(19 290,-)

Neu von Renault: R 4 GTL und R 4 Safari

Renault erweiterte das R 4-Programm um die zwei neuen Modelle GTL und Safari. Beide sind reichhaltig ausgestattet und werden serienmäßig mit Verbundglas-Windschutzscheibe, Automatik-

ausgerüstet. Gegen Aufpreis (889 Mark) ist sie auch beim 525 und 2500 erhältlich. Die Nachrüstung kostet einschließlich Montage rund 1700 Mark. Für die Dreierreihe ist eine Lenkhilfe in Entwicklung, in näherer Zukunft aber noch nicht einsatzbereit.



Viele Ablagen und gestreifte Segeltuchsitze: R 4 Safari

Gurten, heizbarer Heckscheibe und – beim GTL – mit zwei Rückfahrscheinwerfern angeboten. Der Safari besitzt zusätzlich breite Gummileisten an den Seiten, zahlreiche Ablagen in den Türen und am Armaturenbrett und und poppig gemusterte Segeltuchsitze. Die Preise: 7400 Mark (Safari), 7775 Mark (GTL).

Neue Servolenkung nur für BMW-Sechszylinder

Eine neue, drehzahlabhängige Servolenkung (siehe auto motor und sport, Heft 3/1976) wird BMW den Sechszylinder-Modellen vorbehalten. Serienmäßig werden die Typen 528, 2800 L, 3.0 S, L und Si sowie 3.3 Li damit

Lieferengpaß beim Audi 80 GL

Seit Umstellung des 85 PS-Motors im Audi 80 GL auf Normalbenzin treten bei diesem Modell Lieferengpässe auf. Grund: Nachschub-schwierigkeiten bei den neuen Solex-Vergasern.

Lancia Beta: zweite Generation

Gleichzeitig mit der Einführung des 119 PS (87,6 kW) starken Zweilitermotors für sämtliche Modelle der Beta-Serie (Limousine, Coupé, Spider und HPE) überarbeitete Lancia die Karosserie der Beta-Limousine. Die Gürtellinie wurde im Interesse besserer Übersichtlichkeit geringfügig tiefergelegt; dem gleichen Zweck dienen

Modelle und Preise

das vergrößerte dritte Seitenfenster und die nunmehr deutlich steiler stehende Heckscheibe.

Neu sind ferner die nun unter einer gemeinsamen Glas-scheibe untergebrachten Doppelscheinwerfer, die seitliche Stoßschutzleiste und der anders gestylte Kühlergrill.

Auch im Innenraum gab es einige Detailmodifikationen: üppiger gepolsterte und mit



Tiefere Gürtellinie ...



... steilere Heckscheibe ...



... neue Instrumente:
Lancia Beta

Samt überzogene Sitze, besser ablesbare Rundinstrumente und geänderte Türverkleidungen.

Neuer Citroen in Peugeot-Karosserie

Produkt der Kooperation zwischen Peugeot und Citroen wird ein im Juli erwartetes, auf den Namen Citroen hörendes Konzern-Modell sein: Die Karosserie stammt vom Peugeot 104 C, der Motor vom Ami 6 (600 cm³, 32 PS), das Getriebe vom Citroen GS 1000.

Verkehr im Hörsaal

Erster Lehrstuhl für Verkehrserziehung in Essen.

Seine Aggressionen reagiert er nach eigenen Worten "... lieber auf dem Tennisplatz als im Straßenverkehr". So reichte es im Vorjahr immerhin zu einem dritten Senioren-Meistertitel im Rheinbezirk. Der Name des Champions: Professor Dr. Dr. Wolfgang Böcher, 53, seit dem 1. Oktober letzten Jahres erster und derzeit einziger Inhaber eines Lehrstuhls für Verkehrserziehung in der Bundesrepublik, und zwar an der Gesamthochschule Essen.

Seine erste Vorlesung hörten zwei Studiosi. Der Lehrstuhl war so neu, daß er noch nicht einmal im Vorlesungsverzeichnis erwähnt wurde. „Das war der große klassische Punkt, an dem ich zu meinem Assistenten sagte: Von jetzt an kann es nur noch aufwärts gehen.“

Die dann folgende Zuwachsrate muß Industriebosse vor Neid erblassen lassen: 800 Prozent in einer Woche. Dabei blieb's. Auch heute liest der promovierte Mediziner und Psychologe noch vor einer Handvoll von 15 bis 20 angehenden Lehrern, Diplom-Psychologen, Sozialpädagogen und anderen Interessenten — „... ein phantastisches Arbeiten“.

Von Erfahrungen an anderen Lehrstühlen gleichen Fachs kann der Peugeot-Fahrer (sein fünfter — ein 504) indes nichts profitieren — mangels Masse. Zwar befassen sich auch in der Bundesrepublik eine ganze Reihe von Institutionen intensiv mit seinem Thema, doch nirgendwo derart empirisch wie in Essen. „In Fragen der Verkehrserziehung kann nichts Neues geschehen, solange das Fach nicht an einer Uni-

versität vertreten ist. Den bisherigen Konzepten fehlt ein umfassendes wissenschaftliches Fundament“, meint Böcher.

Wichtig ist für Professor Böcher die Orientierung an der Realität ebenso wie an der Verhaltensforschung. Pseudokompetente Halbexperten findet er auf dem Gebiet der Verkehrserziehung in überflüssiger Anzahl: „Jemand, der weiß, wie ein Auto aussieht, hält sich schnell für einen Verkehrsfachmann. Er käme aber nie auf den Gedanken, sich als Elektroingenieur zu fühlen, nur weil er mit Erfolg seinen Lichtschalter zu bedienen weiß.“

sche Arbeit zu erstellen sein. Dabei legt der ehemalige Nervenarzt, Verkehrsgutachter und Direktor des Medizinisch-Psychologischen Instituts beim TÜV Rheinland Wert darauf, ein möglichst weit umspannendes Lehrprogramm zu entwickeln.

Er rollt beispielsweise das Problem der Kinderunfälle auf:

- Was geht überhaupt aus medizinischer Sicht im Kinderhirn vor?
- Was kann ich daher nur erwarten?
- Wo liegen in diesem spezifischen Fall die Grenzen des pädagogisch Machbaren?

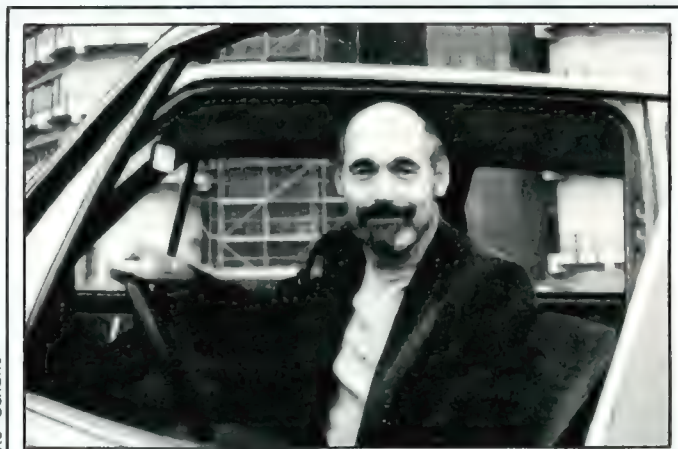


Foto: Schöne

Informiert und motiviert: Verkehrsprofessor Wolfgang Böcher

Eine der vordringlichsten Aufgaben wird „... das Problem der Verhaltensbeeinflussung. Da müssen wir eine Strategie entwickeln. Reine Information bringt nichts. Wer alles weiß, handelt deshalb noch lange nicht danach, sondern wiegt sich vielleicht sogar in einer Pseudo-Sicherheit. Daher: Keine Information ohne gleichzeitige Motivation“.

So werden in Essen zunächst die Kriterien für eine erfolgreiche verkehrspädagogi-

Doch wird sich die Arbeit des vorerst einzigen deutschen Verkehrsprofessors nicht nur auf die Erzieher von Kindern konzentrieren. Verkehrsteilnehmer ist der Mensch vom Vorschul- bis ins Seniorenalter. Verkehrserziehung ist daher in jeder Altersstufe notwendig, weil „... das Verkehrsverhalten der Menschen lediglich als Bestandteil des Zusammenlebens zu werten ist“. Böchers Resümee daraus: „Jede Gesellschaft hat den Verkehr, den sie verdient.“ **khk**

Der Griff nach dem Stern

Wie die Autobranche in Amerika am Mercedes-Ansehen teilhaben will.

Was würden wir nur ohne Daimler-Benz machen?" Die bange Frage des New Yorker automotor und sport-Korrespondenten Karl E. Ludvigsen stellt sich weniger jenen knapp 50 000 Amerikanern, die jährlich einen Mercedes kaufen. In Not kämen ohne den guten Stern vor allem die amerikanischen Autowerber, von denen sich jeder für sein Produkt eine Scheibe vom Mercedes-Ansehen abschneidet. Denn Mercedes gilt in Amerika als das Maß aller Dinge im Automobilbau.

Als Mazda begann, seine Wankel-Mobile auf dem US-Markt zu verbreiten, wurde Millionen von Fernsehzuschauern die Leistungsfähigkeit der Japaner auf recht abstruse Art nahegebracht: Ein Mazda besiegte bei einem Dragsterrennen einen Mercedes 450 SLC. Datsun begnügte sich in der Werbung mit dem kleinsten gemeinsamen Nenner, unabhängig aufgehängten Hinterrädern, um den eigenen Typ 510 in Gesellschaft eines Nobel-Mercedes 600 vorzustellen. Der Japaner durfte in dem Werbefilm dem 600er auf der Rennstrecke auf und davon fahren.

Die Europäer standen nicht zurück, wenn es galt, Mercedes-Eigenschaften dem eigenen Produkt zuzuschreiben. Audi wurde bei der Einführung des 100 LS in Amerika nicht müde, auf formale Ähnlichkeit mit dem kleinen Mercedes hinzuweisen. Volvo versprach sich schon Gewinn daraus, die eigenen Sechszylinder einfach als Autos zu präsentieren, die in der Mercedes-Klasse konkurrieren. Und die Saab-Werbung begnügte sich mit der schlichten Feststellung, die skandi-



Zeichnung: Kuppe

navischen Autos hätten eine Menge guter Eigenschaften mit anderen Autos gemein – auch mit dem Mercedes.

Obwohl die amerikanische Industrie bei ihren Kunden unentwegt die nationale Saite zum Klingen bringt und feststellt, ein loyaler ameri-

kanischer Bürger kaufe nur ein amerikanisches Auto, läßt beispielsweise Mercury nichts unversucht, den Grill so zu gestalten, daß eine Gedankenverbindung mit Mercedes unvermeidbar ist.

Selbst die Cadillac, automobile amerikanische Sta-

tusymbole, werden vor dem Publikum mit Mercedes verglichen. Der neue Cadillac Seville wird der Kundschaft als die preisgünstigere Alternative zum 7510 Dollar (19 150 Mark) teureren Mercedes-Benz 450 SE schmuckhaft gemacht.

VW holte den Mercedes-Bezug in den USA besonders weit her: Der Käfer wurde, als er mit Benzineinspritzung auf den amerikanischen Markt kam, auf einer Rennstrecke in Gesellschaft von Porsche 917 und Mercedes 280 SE gezeigt – weil beide auch mit Einspritzmotoren ausgerüstet sind.

Und BMW schafft es sogar, Mercedes-Assoziationen zu wecken, ohne den Konkurrenz-Namen nennen oder einen Mercedes zeigen zu müssen: „Unser Statussymbol ist unter der Motorhaube, nicht obendrauf.“

Damit gehen die Bayern in der US-Werbung einen Weg, der geradezu entgegengesetzt zur Mercedes-Anbiederung der Hersteller Chevrolet, Pontiac oder Chrysler ist: Sie alle suchten krampfhaft nach Kühlerfiguren, die dem Mercedes-Stern möglichst ähnlich sind.

Noch einen Schritt weiter will John Zachary DeLorean gehen. Der ehemalige Vizepräsident von General Motors will 1978 ein eigenes Auto auf den Markt bringen – ein Mittelmotor-Sportcoupé, das in kleiner Serie gebaut werden und höchstem Qualitätsanspruch genügen soll. Als Voraussetzung hierfür greift auch er nach dem Stern: „Hierfür ist es notwendig, eine Mercedes-ähnliche Firma aufzubauen.“

Newcomer

Mitsubishi-Autos auch für deutsche Kunden.

Nur mit Grauen denkt Arthur Karl, Direktor der niederländischen Automobilimport-Firma Hart Nibbrig & Greeve B. V. in Sassenheim bei Amsterdam, die früher den holländischen Markt mit deutschen Audi-Modellen versorgte, an das Benzinkrisenjahr 1974 zurück. „Damals“, so schaudert ihn noch heute, „standen wir kurz vor dem Ruin.“

Doch nicht so sehr die Kaufenthaltssamkeit der von Benzinknappheit und drastischer Geschwindigkeitsbegrenzung besonders stark gebeutelten Holländer hatten das Unternehmen an den Rand der Pleite getrieben. Es war vielmehr der Entschluß von Audi, in Zukunft das niederländische Geschäft nur noch über einen einzigen Importeur abzuwickeln und den Rest der ehemaligen Audi-Händler ihrem Schicksal zu überlassen.

Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf dann Mitte 1974, als die Stimmung der auf die Hälfte reduzierten Belegschaft auf dem Nullpunkt angelangt war, ein Telegramm aus Tokio in Sassenheim ein. Japans fünftgrößter Automobilbauer Mitsubishi schlug eine Zusammenarbeit vor. Dankbar griffen die Holländer nach dem rettenden Strohalm — daß es ein guter Griff war, sollte sich bald zeigen.

Bereits im ersten Jahr (1975) verkauften sie 4300 Mitsubishi-Autos der Typen Lancer und Galant, fast doppelt soviel, wie für den Beginn geplant worden war. Schon Ende letzten Jahres betrug der Mitsubishi-Marktanteil in den Niederlanden rund ein Prozent. Beachtlich, wenn man weiß, daß sich in Hol-

land gut 60 verschiedene Autofirmen um die Käufergunst streiten und daß der unangefochten führende Gigant General Motors nur über einen Marktanteil von rund zehn Prozent verfügt.

Mit einer ähnlichen Strategie wie in Holland will Mitsubishi demnächst auch in Deutschland starten. Die Gelegenheit ist günstig: Nachdem der VW-Konzern den Vertrieb in der Bundesrepublik im letzten Jahr erheblich straffte und rund 65 Volkswagen- und Audi-Großhändler an die Luft setzte, steht den Japanern ein perfekt eingespieltes Verkaufssystem zur Verfügung. Wirtschaftliche Bedenken der potentiellen Handelspartner dürften die finanzstarken Mitsubishi-Manager mit einem Hinweis auf ihre Kapitalkraft ausräumen können.

Der japanische Superkonzern, der nach dem Zweiten

Weltkrieg von den amerikanischen Siegern entflochten wurde, ist mit allen Tochtergesellschaften noch größer als das größte Unternehmen der Welt, General Motors. Seine Produktionspalette reicht von Mammuttankern. Düsenflugzeugen, Autos und optischen Geräten bis zu Bier und Lebensmittelkonserven. Zwar untersagt das japanische Anti-Trust-Gesetz die Bildung einer Dachgesellschaft für alle Mitsubishi-Firmen, doch die einzelnen Unternehmen sind auch ohne Verträge eng verbunden.

Automobile fertigt Mitsubishi — als erstes japanisches Unternehmen — schon seit 1917. Das erste „Modell A“ entsprach einer perfekten Kopie von Henry Fords Erfolgsmodell T, der legendären Tin Lizzie. Mittlerweile stammt das Konzept für die Mitsubishi-Autos freilich aus den konzerneigenen Konstruktions-Büros.

Mit Hilfe einer Vielzahl kleinerer, zum Konzern gehörender Unternehmen kommt Mitsubishi ohne ein weitverzweigtes Zulieferernetz aus und kann seine Automobile kostengünstiger produzieren als die gesamte ausländische Konkurrenz. „In der Produktion“, weiß Greeve-Direktor Karl, „sind die Japaner fast autark.“

In der Bundesrepublik will Mitsubishi mit seinen erprobten Modellen Lancer, Galant und der Neuschöpfung Celeste um Interessenten werben. Die drei Typen sind in insgesamt elf verschiedenen Motor- und Ausstattungsvariationen erhältlich, vom Lancer ST (1400 ccm, 92 SAE-PS) bis zur Celeste 2000 GT (2000 ccm, 115 SAE-PS). Alle Modelle sollen serienmäßig mit Stahlgürtelreifen, verstellbarer Lenksäule, Drehstromlichtmaschine und Scheibenbremsen vorne ausgeliefert werden.

Der Newcomer aus Nippon will besonders durch günstige Preise Unruhe unter der Konkurrenz schaffen. Das billigste Mitsubishi-Modell soll in der Bundesrepublik weniger als 9000 Mark kosten.

Doch erst wenn es gelingt, neben der Ex-VW-Organisation auch noch weitere Händler und Werkstätten für ein ausgedehntes Service-Netz zu gewinnen, hat Mitsubishi eine größere Chance, auf dem deutschen Markt Fuß zu fassen, als die japanischen Rivalen Honda, Mazda, Toyota und Datsun. „Der Auto-Import“, weiß Arthur Karl aus Erfahrung, „steht und fällt mit einer guten Organisation.“

Hans-Robert Richarz



Galant GL (oben) und Celeste von Mitsubishi: Mit Verspätung auf den deutschen Markt.



Mercedes „Stuttgart 260“ von 1929

Mit 90 Sachen marschiert er dahin, liegt satt auf der Straße und ist so herrlich offen, wie ich mir schon als Knabe ein offenes Auto wünschte, nämlich viertürig und mit sogenanntem Allwetter-Verdeck. Dazu mit schwarzen Sitzen aus weichem Leder. Es sind noch seine ersten, und sie riechen noch genauso verheißungsvoll wie damals, als ich für offene Viertürer schwärmte und es bei uns nur für einen offenen Zweitürer reichte.

Ein offener Viertürer ist et was Wunderbares. Jeder Mitfahrer öffnet, nachdem er das Trittbrett bestiegen hat, seine eigene Tür. Und wenn er Platz genommen hat, legt er genüßlich den Arm über die Bordkante und freut sich auf den Fahrtwind, auf die zwischenschenden Pneus, den brummelnden Motor und auf die vollkommene Aussicht. Man muß es erlebt haben, um wirklich zu wissen, wovon ich hier rede.

Mein Mercedes aus dem Jahr 1929 holt aus seinen sechs Zylindern und seinen 2560 Kubikzentimetern Hubraum 50 PS. Zehn Jahre später kam der Opel Kapitän heraus mit 55 PS aus zweieinhalb Litern Hubraum. Und seine Kurbelwelle war nur vierfach gelagert, die meines Mercedes hat sieben Lager. Nichts gegen den damals vielgepriesenen Kapitän-Motor, aber erst recht nichts gegen den zehn Jahre älteren Motor meines „Stuttgart 260“, den man

auch den 260er nannte oder den 12/50er (nach Steuer- und Leistungs-PS), im Gegensatz zu seinem kleinen Bruder, dem 8/38er mit zwei Litern Hubraum aus sechs Zylindern und dem gleichen Fahrwerk und den gleichen Aufbauten. Er war der „kleine“ Mercedes, auf den damals so viele gewartet hatten. Beide waren das, was heute 200 und 220 sind.

Aber auch meinen 260er konnte sich damals nur jemand leisten, der eine stramme Brieftasche hatte, denn er kostete achteinhalb-

türer, wenn man wollte. Ich besitze vom A-Modell die zweitürige Limousine und bin mit ihr bis nach Neapel gefahren. Aus diesem Grund weiß ich, daß der Preisunterschied nicht nur in Henry Fords rationeller Produktionsmethode begründet ist. Der Stuttgart 260 ist gegen das simple, robuste, zuverlässige Modell A eben doch – ein Mercedes.

Mit ihm war ich in Spanien, mit ihm habe ich die Rallye Monte Carlo für Oldtimer gefahren, bin mit ihm in die Camargue gereist, entlang

Man kann an ihnen auch nach einer 2000 km-Reise keinerlei Verschleiß entdecken, und das spricht nicht zuletzt auch für die Holzspeichenräder, die so schön rund und geradeaus laufen und die nie morsch und müde werden, was einem der Mann vom TÜV immer nicht glauben will. Dem Wagen fehlt nur eines – ein vierter Gang. Mit dem Dreiganggetriebe werden längst nicht die letzten Möglichkeiten des gepflegten Dahineilens ausgeschöpft.

Der Wagen hat Zentral-schmierung und ein selbstverstärkendes Bremssystem, das man etwas vorteilhaft damals schon „Servo-Bremse“ nannte. Die Bremsgestänge sind über griffige Handräder einstellbar, aber es gelingt kaum, alle vier Bremsen zu gleichmäßigem Ansprechen zu bewegen.

Das schönste Erlebnis? Eines der schönsten war dieses: Als im vorletzten Winter nach einer nebelfeuchten Nacht keines der drei modernen Autos, die auf meinem Hof standen, anspringen wollte, versuchte ich es mit ihm. Der Alte kam sofort, und ich fuhr mit ihm einen Eilbrief zur Post.

„Siehst du!“ sagte ich zu meiner Frau. Aber ich bekam zur Antwort: „Eine Dose Start-Spray hätte es auch getan, und die ist billiger!“

Sein Start-Spray ist übrigens eingebaut: Man pumpt über die „ATOS“-Anlage Benzinnebel direkt in die Zylinder – ohne auszusteigen, vom Fahrersitz aus. So etwas gab es damals.



Vollkommene Aussicht:
offener Viertürer Mercedes „Stuttgart 260“.

Steckbrief

6 Zylinder, 2560 cm³, 50 PS
bei 3200/min, Leergewicht
1150 kg, zul. Gesamtgewicht
1700 kg, Länge 4500 mm,
Breite 1650 mm, Höhe 1650
mm, Höchst- und Dauerge-
schwindigkeit 90 km/h, Rei-
se-Verbrauch 15 l/100 km.
Erstzulassung am 1. 7. 1929.

tausend Mark zu einer Zeit, als Henry Ford sein in Berlin montiertes Modell „A“ mit 3,3 Litern Hubraum und 40 PS für 3750 Mark verkaufte – auch als offenen Vier-

der Riviera gefahren und kreuz und quer durch die Alpen. Bis er mich neulich, 100 Kilometer vor meiner Haustür, mit einem gebrochenen Stirnrad sitzen ließ. Fünfundvierzig Jahre, nachdem er Untertürkheim verlassen hatte.

Er ist flaschengrün lackiert, hat schwarze Kotflügel, und seine Blankteile sind vernickelt. Seine Räder sind gelb, und sie sind aus Holz. Die Reifen wurden neu angeschafft. Es sind Lastwagenreifen aus Finnland in der Originalgröße 6.00–20.

Hier kommen sie: Die drei Einer frecher a

**1300ccm. 64 PS.
In 13,5 Sec. auf 100.
Luxusausstattung.**

**1000ccm. 44 PS.
Viel Platz für 5.
Komfortausstattung.**



Drei Renault 5 auf Teststrecke

Renault 5 Für alle, die in einem modernen Kompakt-Auto mehr als ein wirtschaftliches Fortbewegungsmittel suchen. Die Spaß am spritzig-sicheren Autofahren haben. Und Spaß an einem ebenso frech wie funktionell verpackten Auto. Das sich genauso frech fährt, wie es aussieht: Spritzig über Land, wendig durch die Stadt. Ein Fahrvergnügen, das sich bei unserem frechsten Stück ganz nach Wunsch steigern läßt:

Renault 5 gibt's in 3 Leistungs- und Ausstattungsstufen (s. oben). Alle mit ausgereiften, robusten Motoren, überlegener Frontantriebs-Sicherheit bei

Wind und Wetter, physiologisch durchdachtem Sitz- und Bedienungs-Komfort und einer in dieser Klasse ganz vorn stehenden Sicherheits-Technologie (z.B. bis 7 km/h aufprallschluckende Karosserie-Schutzschilde statt Stoßzieleisen). Das macht die drei frechen 5er zu einem Kauf nicht nur mit Herz. Sondern auch mit Verstand.

Renault 5 Unser frechtestes Stück. Für alle, die so frei sind, sich Freude am Auto zu gönnen – und sie nicht mit Unvernunft erkaufen wollen. Sind Sie so frei?

Für weitere Informationen: Ihr Renault-Händler oder Deutsche Renault, 504 Brühl. Problemlose und günstige Finanzierung über Renault Credit.

frechen 5er von Renault. Is der andere.

850 ccm. 36 PS
Nur 6,7l Normal/100km (DIN)
Bis 900l Kofferraum.



Große Heckklappe bis runter
zum Schutzschild.
(Leichter laden, weniger heben!)

Bis 7 km/h aufprall-schluckende
Schutzschilde aus Spezial-Kunststoff
(Statt Stoß-Zierleisten!)



Renault 5/850:
DM 7.900,- a.W.
Unverb. Preisempf.

Renault 5 TL:
DM 8.650,- a.W.
Unverb. Preisempf.

Renault 5 TS:
DM 9.950,- a.W.
Unverb. Preisempf.

Solide Sicherheits-Karosserie.
(Und kein Leichtbaugehäuse!)

Serienmäßiger
Karosserie-Hohlraumschutz

Natürlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze.

Autotechnik für den Menschen.

RENAULT



Praktisch, zuverlässig und stark ...das ist Chrysler Marine!

Chrysler 6 PS „Special“ Preis und Technik sind seine Stärken. Führerscheinfrei!

Der meistgekauftete Chrysler der letzten Saison – jetzt bietet er noch mehr: Zusätzliche Rückfahrsperrung verbessert die Manövrierfähigkeit; gesenkter Kraftstoffverbrauch und abgestimmter Propeller erhöhen den Wirkungsgrad. Ein wassergekühlter Zwei-Zylinder, der seine Kraftreserven aus 147 cm³ schöpft und mit Volltriebeschaltung ausgestattet ist. Der Chrysler 6 PS „Special“ – preiswert, wirtschaftlich, einmalig – jetzt ganz in Chryslerweiß.

Chrysler 35 PS. Der Kraftgeladene

Seit 10 Jahren produzieren wir ihn. Aber noch nie konnten wir ihn so entscheidend verbessern, wie das neue Modell. Größere Kraft und höhere Geschwindigkeit. Kompakter und leichter. Leiser durch doppelten Schaft. Und verminderter Kraftstoffverbrauch. Der neue 35 PS von Chrysler – vielseitig, zuverlässig und preiswert.

Chrysler 75 PS – 135 PS Wilde Kräfte, die auf Knopfdruck gehorchen

Unsere ganze 50-jährige Erfahrung und das Wissen von morgen haben wir in diese Außenbordmotoren gepackt. Bootfahren wird mehr als Vergnügen. Es wird zum Erlebnis. Sie können wählen zwischen zwei sportlichen Drei-Zylinder-Motoren mit 75 und 90 PS oder den verbesserten Vier-Zylinder-Motoren mit 105, 120 und 135 PS. Leistung, Laufruhe, Bedienungskomfort, Sicherheit – das ist Chrysler Marine.

Zum Motor jetzt das Super-Zubehör-Paket*

Vollständige Bedienungselemente und Instrumentierung, wie bei einem Innenbord-Motor: Gas-Schalthebel, Drehzahlmesser, Voltmeter und Betriebsstundenzähler für alle Motoren ab 75 PS – Zum absoluten Sonderpreis! Fragen Sie Ihren Händler.

*gilt nur für BRD und West-Berlin



Chrysler

läßt Sie nicht im Stich

Chrysler – für jeden die richtige Größe!
PS 3,6 · 5 · 6 · 8 · 10 · 15 · 20 · 25 · 35 · 45 · 55 · 60 · 75 · 90 · 105 · 120 · 135

Importeur Schweiz: S. Kisling + Cie AG, Badener Str. 81/6, CH 8048 Zürich
Importeur Österreich: Happy Boat, Kaiserstr. 17, A 1070 Wien

Farbiger Gesamtkatalog Chrysler '76

Bitte anfordern bei Chrysler Marine Deutschland GmbH, Abt. 452
Postfach 1204, 5000 Köln 50

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

An die Redaktion

Auf Kosten der Autofahrer

Theo Romahn über die Zukunft
der automobilen Gesellschaft.
Heft 3, Seite 14.

Herr Romahn spricht mir aus der Seele, denn er läßt hier durch Sie das publizieren, was außer ihm und mir wohl noch viele andere Autofahrer denken.



Theo Romahn

Der Staat ist sehr darauf bedacht, daß die Industrie die von ihm erhaltenen Subventionen in seinem Sinne anwendet und nicht zweckentfremdet. Woher nimmt sich die Regierung die Freiheit, Gelder der Autofahrer nicht auch wieder für sie einzusetzen, sondern gegen sie?

Heinz Schnedler,
Kappeln

Seit Sie den vielfältigen Meinungen eines Theo Romahn Raum geben, ist es mit meiner Wertschätzung nicht mehr so weit her. Um es kurz zu machen: Herr Romahn bezeichnet den U-Bahn-Bau und das Bleigesetz als Fehlentwicklung. Während man über den U-Bahn-Bau immerhin streiten kann, kann man das Bleigesetz nicht einfach als „Fehlentwicklung“ bezeichnen. Herr Romahn geht ja soweit, zu fordern, daß unser Straßensystem immer weiter und großzügig wie bisher ausgebaut wird!

Hier muß man aber fragen: Wie lange soll unser Land noch zubetoniert werden mit Straßen, auf denen dann immer mehr Autos ihre zwangsläufig erzeugten Abgase in die Luft blasen? Und wieso ist eine Reduzierung des Benzinbleigehalts eine Fehlentwicklung?

Karl Heinz Münter,
Feilbach

Clochard mit zwei Zylindern

Erfolgreiche Autos (4): Typengeschichte Citroen 2 CV.
Heft 3, Seite 44.

Eines Tages setzte ich mich nur so zum Spaß in einen 2 CV 6 und war sofort verliebt. Das Auto schlechthin. Es wurde gekauft. Es erinnerte sofort an eine mollige Frau – hineinschlüpfen und sich wohl fühlen.

Horst Möller,
Ralsdorf



Citroen 2 CV

Ich fahre seit mehreren Jahren einen 2 CV als Privatwagen (anfangs mit 16 PS, derzeit ein 28 PS-Modell von 1974). Alle von mir gefahrenen Fahrzeuge haben sich als äußerst zuverlässig und robust erwiesen, und auch die Unterhaltskosten hielten sich, dank einer sehr kulantesten, kleineren Citroen-Werkstatt, in vertretbaren Grenzen.

Aber gemessen an modernen Kleinwagen machen sich die Nachteile der alten Konstruktion immer stärker bemerkbar. Wartungs- und

Reparaturaufwand und Ersatzteilpreise können die Wirtschaftlichkeitsrechnung schnell illusorisch werden lassen, und mein gestiegenes Sicherheitsbewußtsein läßt mich trotz nachträglich eingebauter Kopfstützen und konsequent benutzter Automatik-Gurte zunehmend Zweifel haben. Daß sich für mich, wollte ich heute ein neues Auto kaufen, wieder nur die Alternative 2 CV oder R 4 stellen würde, liegt eindeutig daran, daß es ein modernes Fahrzeug gleichen Zuschnitts nicht gibt.

Rolf Schreiner,
Hamburg

Männersachen

Heft 3, Seite 62.

Zweifellos ist ein modernes Telefon der richtige Akzent für einen Cheschreibtisch (insofern also eine „Männersache“, obwohl auch weibliche Telefonbenutzer daran Gefallen finden können). Ihr „Geheimtip“ für den Anschluß eines solchen Gerätes darf allerdings nicht unwidersprochen bleiben. Der Apparat „contast“ ist ausschließlich als Fernsprechnebenstelle zugelassen. Die von Ihnen vorgeschlagene Prozedur würde einen klaren Verstoß gegen die geltenden Bestimmungen der Deutschen Bundespost bedeuten.

De Te We-Aktiengesellschaft,
Berlin

Vergleichstest Mittelklasse

Heft 26, Seite 28, Heft 1,
Seite 56, und Briefe.

Die in Ihrem Vergleichstest mit dem Fiat 132 GLS gemachten Erfahrungen kann ich voll bestätigen. Insbesondere ist der Wagen wenig handlich, die Armaturen sind schlecht ablesbar, das Motorgeräusch ist zu laut, und im Fahrgastraum stören

Super-Bonanza- Caravan '76 Modelle



Spitzenqualität von Knaus exklusiv bei Neckermann

Diese Pluspunkte sprechen für Super-Bonanza-Caravans:

- 1 Jahr Vollgarantie – 3 Jahre Anti-Rost-Garantie für das Fahrwerk
- Gummigefederte Einzelradaufhängung mit Stoßdämpfer
- Rundum-Vollisolierung
- Doppelverglasung
- 200 cm Innenbreite
- Phantastischer Lieferservice
- Super-familienfreundlich (Aufbaulänge 380 cm, 450 cm, 530 cm)

- Unterbodenschutz aus Dr. Riehm-Alu-Silber
- ... und zu allen Super-Bonanzas bietet Neckermann ein universelles Vorzelt-Programm.

Für alle, die noch mehr sparen wollen:

Der „Alles-Drin-Bonanza“

Komplettausstattung incl. Kühlschrank, Heizung und – bis auf Modell 380 – sogar mit Rund-um-Warmluftanlage.

**Super-Bonanza's gibt es
schon ab**

48/044/76



6.590,-



NECKERMANN

Ich will den neuen
Caravan-Prospekt.

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Sofort abschicken an:
Neckermann-Caravan-Zentrale
6000 Frankfurt (Main)

oder informieren Sie sich in Ihrem nächsten Neckermann-Haus

Leserbriefe

Dröhngeräusche und unzumutbare Klappereien infolge schlechter Verarbeitung.

Reinhard Gräber,
Bläpingen

Was für ein Glück, daß Sie den Audi so gut placiert haben. Sonst würde man wohl in Zukunft den „Mann mit Hut“ in den Alfas sitzen sehen.

Rolf-Kenneth Wilken,
Bad Schwarlau

Ihr Test bestätigt, daß BMW vom sportlichen auf das Hosensträger-Image zusteuert. Schade, daß die Marktlücke, die der ehemalige Verkaufschef Paul G. Hahnemann (Nischen-Paul) gefüllt hatte, kampflös den kleinen, flinken und sparsamen VW und Audi überlassen wird.

Jürgen Fromberg,
Bad Soden

Ich glaube kaum, daß BMW-Fans über Sie herfallen werden, weil der 318 nur den 3. Platz erreichte. Ganz im Gegenteil, BMW-Fans sind mit Ihnen der Meinung, daß die Wagen der Dreier-Serie eine herbe Enttäuschung sind und sich weder in Fahrleistungen noch Straßenlage mit den 02-Typen messen können. Sie schielen längst nach anderen Marken, wo sie Ersatz für einen 2002 Tii finden können.

ten. Ob das Werk trotz guter Verkaufserfolge auf das richtige Pferd gesetzt hat, muß sich noch herausstellen.

Manfred Ließ,
Hannover

Laudatio auf Leiding

Editorial Heft 3.

Immer deutlicher zeigt es sich, daß es ein Fehler war, Herrn Leiding so schnell in die Wüste zu schicken. Er scheiterte an der Uneinsichtigkeit der Gewerkschaften, die nicht begriffen, daß es für VW notwendig ist, den US-Markt zu halten, was nur über die Errichtung eines Werkes in den Staaten realisierbar ist.

Jetzt, mindestens zwei Jahre zu spät, werden wir erleben, wie in der Aufsichtsratsitzung am 23. 4. 76 beschlossen wird, daß die Fertigung des VW Golf (Rabbit) in den Staaten denknotwendig ist. Hätte man seinerzeit auf Leiding gehört, könnte man



Rudolf Leiding

sen wird, daß die Fertigung des VW Golf (Rabbit) in den Staaten denknotwendig ist. Hätte man seinerzeit auf Leiding gehört, könnte man

heute bereits in den USA gefertigte VW verkaufen. Schon schickt sich Opel an, VW auf dem Inlandsmarkt wieder zu überholen. Schmücker aber schmückt sich mit fremden Federn, mit der Ernte, die Leiding gesät hat, wobei er das, was unter Leiding noch nicht vollendet war, unbeachtet läßt.

Ansgar Stahl,
Münster

Heckansicht BMW 320

Auch ich habe trotz der mißlungenen stilistischen Gestaltung der Rückfront den neuen BMW als überzeugter Anhänger dieses Fabrikats

gekauft und selbst abgeändert. Mit etwas Geschick wurde die Kofferraumrückwand im ursprünglichen Nummernschild-Bereich aufgetrennt, geglättet, neu verschweißt, gespachtelt und neu lackiert. Gleichzeitig erhielt die Stoßstange mit Alublech, Glasfaser und Metallspachtel einen durchgehenden unteren Abschluß.

Auf einem leicht modifizierten Schild-Träger der 02-Serie montierte ich nach unten versetzt das Kennzeichen zwischen die Heckleuchten. Beleuchtung erfolgt durch ein Ersatzteil des alten Opel-Kadett.

Horst-Dieter Marschall,
Schöneck



Vorher und nachher: BMW 320-Heckpartie

**auto
motor
sport**

Herausgeber
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender
Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)

Uwe Brodbeck
(Verkehr)
Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der
Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)
Herald Kaiser
(Sport)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)
Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(Testwagen)

Hans-Robert Richarz
(Magazin)
Hannes Scholten
(Ltg. Unterhaltung)

Werner Schruf
(Test und Technik)
Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)
Klaus Wießmann
(Test und Technik)

Grafik:
Martin Ebergényi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera, Bugatti

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten:
Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles; Gordon
Wilkins, London; Jean
Bernardet, Paris;

Bernard Cahier, Evian-
les-Bains; Giovanni
Conte Lurani, Mailand;
Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte
Motor-Verlage GmbH
+ Co KG Stuttgart
Leuscherstraße 1
Tel.: 07 11/21 42-1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufs-
leiter: Hansjörg Schwab;
für den Inhalt verantw.
Helmut Fligg, Vertrieb:
Albert Manz, Herstellung:
Hugo Herrmann (Stgt.),
Heinrich Regan (Mch.).
Druck: Gruner + Jahr
AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der
Papierfabrik Albrück,
Printed in Germany.

auto motor und sport
erscheint 14tägig,
mittwochs. — Höhere
Gewalt entbindet den
Verlag von der Liefe-
rungspflicht. Ersatz-
ansprüche können in
solchem Fall nicht
anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmigung
des Verlages und
unter voller Quellen-
angabe. Unverlangte
Manuskripte werden
nur zurückgesandt,
wenn vom Einsender
Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch
Verlag, Post oder
Buch- und Zeitschriften-
handel.

Einzelheft DM 2,50
(einschl. MwSt.).
Bezugspreis direkt
ab Verlag vierteljähr-
lich DM 14,40 (einschl.

5,5% MwSt.). Kündigung
des Abonnements
vier Wochen vor
Vierteljahresende.

Postcheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste
Nr. 29 — Gerichts-
stand Stuttgart.

Im gleichen Verlag
erscheinen: „Motor
Revue“, „Flug-Revue/
flugwelt international“,
„lastauto omnibus“,
„lastauto omnibus-
katalog“, „mot auto-
journal“, „auto-Kata-
log“, „sport auto“.

Im Motor-Presse-Verlag
GmbH & Co KG:
„Das Motorrad“,
„Motorrad-
Katalog“,
„fiat fahren“.



Beleganghinweis: Einem Teil der vorliegenden Ausgabe liegt ein Prospekt der
Fa. H. & W. Goothusen/Gustav Boesche, 2 Hamburg 36, Kaiser-Wilhelm-Str. 69, bei.

PHILIPS



Änderungen und Liefermöglichkeit vorbehalten

Tourismo SL IAC 764



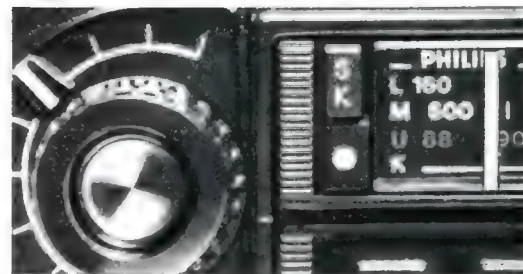
Auf den Straßen der Welt: Philips Autoradio

Sicheres Fahren fängt heute schon mit dem Autoradio an.
Mit einem Autoradio von Philips!

- Weil Sie auf UKW über Straßenzustand und Verkehrslage zuverlässig informiert werden.
- Weil modernste Bedienungsmöglichkeiten Ihre Augen nicht von der Straße ablenken.
- Weil eingebaute Kassettenspieler Sie mit Stereo-Musik auch auf langen Fahrten wach halten.

Diese Leistungen garantieren Ihnen Sicherheit in jeder Verkehrssituation. Warum? Philips Autoradios sind zukunftsweisend in der Technik und überzeugen durch funktionelles Styling.

Übrigens: Auch der Preis macht es Ihnen leicht, sich für ein Philips Autoradio zu entscheiden.



Philips Tourismo SL IAC 764 mit eingebautem Verkehrsfunk-Pilot. Wenn Sie die Taste SK drücken, empfangen Sie nur Sender mit Verkehrshinweisen.

Informations-Coupon

Wenn Sie mehr über das Philips Autoradio-Programm wissen wollen, schicken Sie diesen Coupon bitte an: Philips GmbH, Abt. Autoradio, Postfach 10 14 20, 2000 Hamburg 1



Die echte Halbzware uit Holland

DRUM dreht
sich leicht (weil besonders
langfaserig!)

DRUM schmeckt
und ist frisch (weil doppelt
verpackt im versiegelten Polybeutel!)



Wo gibt's mehr Spaß
für zwei Mark
fünfundzwanzig?

Die Mannschaft



Harald Kaiser, 26, ist Sportredakteur bei auto motor und sport. Der gelernte Journalist erwählte diesen Beruf gegen den Rat seines Vaters, der selber Redakteur war und Sohn Harald mit auf den Lebensweg gab, dies sei eine Aufgabe „für verrückte Leute, die nicht viel Geld verdienen wollen“.

So gern Harald Kaiser über motorsportliche Ereignisse berichtet, so gern kehrt er an den heimischen Herd zurück. Dort frönt er einem Hobby, das von jungen Männern nur selten verfolgt wird: Der Sportredakteur backt in seiner freien Zeit – und das für sein Leben gerne.

Das Kuchen-Repertoire, das in Kaisers Küche entsteht, ist für einen Hobby-Bäcker reichhaltig und reicht vom einfachen Sandkuchen bis zur Schwarzwälder Kirschtorte. In der

Erprobung befindet sich gerade der Frankfurter Kranz, der – so Kaiser – nicht ganz so einfach herzustellen ist, wie er sich anhört.

Daß seine Back-Leiden-schaft ausgeprägt ist, bemerkt der in Bayern geborene Rheinländer selbst dann, wenn er der Backstube den Rücken gedreht hat. Denn nicht nur im Zahnarzt-Wartezimmer er tappt sich der Sport-Journalist dabei, in herumliegenden Frauenzeitschriften nach Rezepten zu stöbern und sie – falls Interesse an ihrer Verwirklichung besteht – auch herauszureißen.

Die „Bäckerblume“ hat der ehemalige aktive Fußballspieler Kaiser trotzdem noch nicht abonniert. Denn seine Lieblingslektüre weicht vom Hobby doch zu stark ab: Science-fiction-Geschichten.



So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann...



...so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen.

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

Die Wirkstoffe des Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt.

Dank dem nur in NEO-Silvikrin enthaltenen Zellaktivator „TMX“ werden die Haarzellen befähigt, wieder mehr

Nährstoffe aufzunehmen, eigene Energien zu entwickeln und den Rhythmus der Zellteilung zu normalisieren.

Hierdurch können kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln sich wieder langsam erholen.

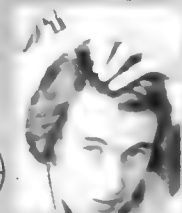
Die noch lebensfähigen Haarwurzeln erhalten neue Wachstumsimpulse. Sie bilden als erstes Zeichen der Regeneration feine Flaumhaare, die nach und nach die schütter gewordenen Stellen der Kopfhaut bedecken. Das Haar wird dichter und kräftiger.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen und beugt durch seinen antibakteriellen Effekt der Bildung neuer Schuppen vor.

NEO-Silvikrin muß täglich mindestens 1mal angewendet werden.



Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.



Das Silvikrin-Programm:
NEO-Silvikrin-Konzentrat
Silvikrin Biolog. Haarwasser
Silvikrin Shampoo-med.
Neu: Silvikrin Biolog.
Haar-Schaum
gibt Männerhaar Struktur
und Fülle.

75% **HAHN**



Links: 280, 280E · Rechts: 200D, 220D, 240D, 300D · 200, 230, 250



**Der neue Mercedes.
Der neue Maßstab.**

Es ist ein Unterschied, ob man ein neues Auto baut oder einen neuen Mercedes. Das Ziel ist höher.

Die Ansprüche an ein neues Auto werden davon bestimmt, was schon erreicht worden ist. Messen Sie deshalb neue Autos nicht nur an dem Anspruch, den sich der Hersteller stellt. Sondern an den Maßstäben, die ein neuer Mercedes setzt.

Maßstab für den Grad der Fahrkultur ist, wie wenig Sie den Aufwand an Technik spüren.

Die Kontinuität systematischer Verbesserung umfaßt alle Aggregate. Eine unerreichte Feinabstimmung von Fahrwerk, Lenkung und Triebwerk ist der Hauptgrund für das unverwechselbare Mercedes-Gefühl auf der Straße. Daß Sie diesen technischen Aufwand nicht spüren, dafür sorgt eine optimale Geräusch- und Schwingungsdämpfung und ein neuentwickelter Auspuff, der das Geräuschniveau noch weiter senkt.

Maßstab für die Dynamik ist nicht nur die Kraft des Motors. Sondern auch, wie das Fahrwerk sie beherrscht.

Während andere Autos von der Kraft ihres Motors beherrscht werden, beherrscht der neue Mercedes souverän die dynamische Kraft, die in ihm steckt. Die überlegene Mercedes-Fahrwerk-Abstimmung wurde noch weiter verfeinert.

Der Lenk-Rollradius Null der neuentwickelten Vorderachse stellt ein Höchstmaß an perfekten Geradeauslaufeigenschaften selbst unter extremen Bedingungen sicher. Das Bremsnicken wird durch eine Anti-Dive-Konstruktion an der Vorderachse

und Kurvenneigung durch Torsionsstäbe an beiden Achsen praktisch ausgeschlossen.

Maßstab für den Komfort ist nicht, wie man sich fühlt, wenn man einsteigt. Sondern wie man nach langer Fahrt aussteigt.

Das Konzept der Entlastung wurde weiter vervollkommen. Die Vordersitze sind neu gestaltet. Durch ihre schalensitzähnliche Form wird ein noch besserer Halt nach der Seite gewährleistet. Ein Kombischalter faßt jetzt fünf Funktionen zusammen: Wischer, Waschanlage, Blinker, Auf- und Abblenden, Lichthupe. Alle Instrumente sind blendfrei. Neu hinzugekommen ist auch eine Bremsbelag-Verschleißanzeige. Mit einem Drehgriff läßt sich die gesamte Luftzufuhr des Innenraumes regulieren.

Maßstab für die Sicherheit ist nicht nur, wie viele Sicher- heitsmerkmale ein Auto hat. Sondern mehr noch, wie perfekt sie zusammenwirken.

Die Spitzenstellung von Mercedes auf dem Gebiet der Sicherheit war schon immer Vorbild für andere. Diese Spitzenstellung wurde konsequent ausgebaut. Neue Technologien haben es ermöglicht, die Überrollfestigkeit der Dachkonstruktion und die Seitenfestigkeit noch weiter zu steigern.

Die Energieabsorption bei Auffahrunfällen wurde noch weiter erhöht, der Tank über der Hinterachse angeordnet und die Lenksäule so ausgelegt, daß sie sich nicht nur axial, sondern auch bei schräger Einwirkung verformen kann. Die Wischer reinigen jetzt 80% der gesamten Fläche der Frontscheibe.

Der neue Mercedes beweist, welche Ansprüche erfüllbar sind. An den neuen Maßstäben, die er setzt, müssen sich jetzt alle neuen Autos messen lassen.



Die Sicherheit, besser zu fahren.
Mercedes-Benz. Ihr guter Stern auf allen Straßen.

Test

Cadillac Seville



VIP-Schaukel

Ungewöhnlich reichhaltig ausgestattete amerikanische Luxus-Limousine für knapp 50 000 Mark.

Von Götz Leyrer

Eines kann man den Herstellern teurer Luxus-Limousinen beim besten Willen nicht vorwerfen: mangelndes Selbstbewußtsein. Während Rolls-Royce mit entwaffnender Selbstverständlichkeit behauptet, „the best car in the world“ zu bauen, wirbt die zum amerikanischen General Motors-Konzern gehörende Firma Cadillac seit

Käufer bevorzugten auf einmal die weniger ausladenden Gefährte von Mercedes oder Rolls-Royce – Grund genug für General Motors, den kleinsten Cadillac seit 60 Jahren zu entwickeln, der auch auf den europäischen Märkten den Verkauf ankurbeln sollte.

Ein „Caddy“ für arme Leute durfte es freilich nicht werden, und so erhielt der Seville eine Ausstattung, wie sie in dieser Reichhaltigkeit auch bei den größeren Cadillac nicht zu finden ist. Deshalb kostet der in den USA liebevoll „Baby-Cadillac“ genannte Seville in der Bundesrepublik immerhin 49 200 Mark – gut fünf Tausender mehr als der riesige Fleetwood Eldorado.

Auf einen Blick

Exclusive Luxus-Limousine mit außergewöhnlich reichhaltiger Serienausstattung. Der Größenklasse entsprechendes, reichliches Raumangebot, aber zu kleiner Kofferraum. Gute Verarbeitungsqualität, bis auf wenige Ausnahmen leichte Bedienbarkeit. Extrem leise und geschmeidig laufender V8-Motor mit Benzineinspritzung, ausreichende Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit über 180 km/h. Sichere Fahreigenschaften, insgesamt befriedigender Federungskomfort, gute Handlichkeit durch leichtgängige und exakte Servolenkung. In Anbetracht der gebotenen Ausstattung akzeptabler Preis.

vielen Jahren mit dem nicht minder anspruchsvollen Slogan „Cadillac – standard of the world“.

Lange Zeit waren die Amerikaner auch bereit, dies zu glauben – das beweisen die für Autos dieser Preisklasse hohen Verkaufszahlen, die Cadillac zum größten Produzenten von Luxusautos in der Welt machten. Mit der Ölkrise und der in ihrem Gefolge einsetzenden Spar-Hysterie in den USA kam der Rückschlag für die ins Gigantische gewachsenen Cadillac-Limousinen. Die

Karosserie: Luxus made in USA

Ein europäisch wirkendes Auto ist der Seville trotz aller Bemühungen seiner Väter (siehe auch „Stationen der Seville-Entwicklung“, Seite 32) nicht geworden – dafür sorgen so typisch amerikanische Stilelemente wie der pompöse Kühlergrill, das in der Wagenfarbe gehaltene Vinyldach oder auch das bunte Wappen auf der Motorhaube, das übrigens eine leicht stilisierte Version des Familienwappens jenes französischen Adligen Le Sieur Anthoine de la Mothe Cadillac darstellt, der Anfang des 18. Jahrhunderts die Stadt Detroit gründete.

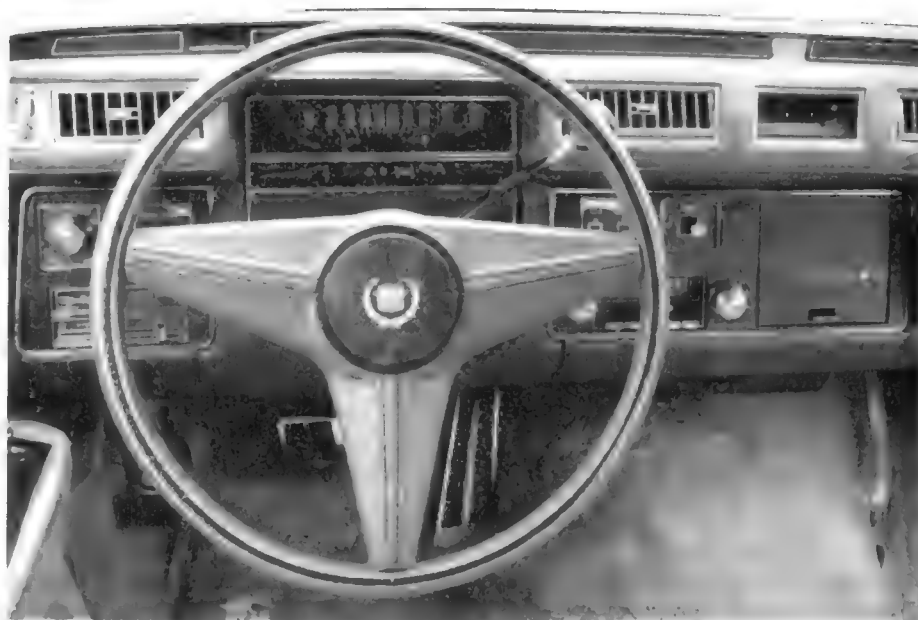
Immerhin geriet der Seville mit seiner streng geradlinigen Karosserieform schlichter als die überladen wirkenden größeren Cadillac-Typen, und in seinen Abmessungen gibt er sich durchaus europäisch. Mit einer Länge von knapp 5,20 m und einer Breite von 1,82 m entspricht er in den Außenabmessungen etwa einem Mercedes 450 SEL. ▶

Konkurrenz für europäische Luxus-Limousinen: Cadillac Seville.

Fotos: Seufert

Auch der Innenraum weist bis auf die etwas geringere Breite Mercedes-Maße auf. Vorn steht üppige Bewegungsfreiheit zur Verfügung; im Fond haben drei Personen bequem nebeneinander Platz und genießen reichlichen Knie-raum. Leider erfährt die Befriedigung über das Raumangebot einen kräftigen Dämpfer, wenn der Kofferraumdeckel geöffnet wird, was vom Fahrersitz aus auf elektrischem Weg bewerkstelligt werden kann: Das Gepäckabteil faßt weniger als beispielsweise das des kleinen Audi 80.

Zu den Vorzügen der Seville-Karosserie zählt neben der routinierten Verarbeitung die bemerkenswert luxuriöse Ausstattung des Innenraums, die gleichzeitig deutlich macht, daß sich die Auffassung der Amerikaner von einem Luxuswagen erheblich von der unterscheidet, die etwa in England üblich



Altmodischer Tacho, viele Knöpfe und Hebel: Seville-Armaturenbrett

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 103 x 86 mm, Hubraum 5700 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,0 : 1, Leistung 142 kW (193 PS) bei 3600/min, spezifische Leistung 24,9 kW/l (33,9 PS/l), maximales Drehmoment 373 Nm (38 mkg) bei 2000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (3600/min) 10,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Kette, über hydraulische Stößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Inhalt 18 l, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,7 l, elektronische Benzineinspritzung, 2 elektrische Benzinpumpen, 80 l-Tank im Heck, Drehstromlichtmaschine 960 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, automatisches Dreigang-Planetengeräte mit hydraulischem Drehmomentwandler, Übersetzungen: I 2,48, II 1,48, III 1,00, R 2,07, Achsantrieb 2,58.

FAHRWERK

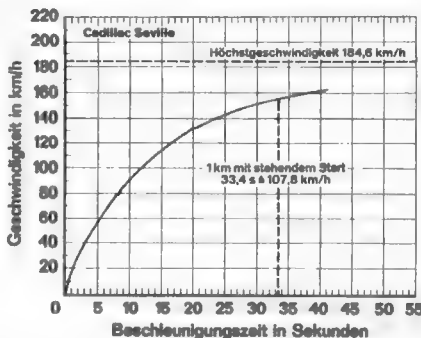
Vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern, vorn und hinten Stabilisatoren und Gasdruck-Stoßdämpfer, automatische Niveauregulierung, Servolenkung mit variabler Übersetzung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Fußfeststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 JJ x 15, Gürtelreifen Firestone Steel Belted Radial GR 78-15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2903 mm, Spur 1557/1499 mm, Außenmaße 5182 x 1824 x 1389 mm, Innenbreite vorn 1400 mm, hinten 1400 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 960 mm, hinten 870 mm, Sitztiefe vorn 520 mm, hinten 480 mm, Knie-raum hinten 160–280 mm, Wendekreis links 13,5 m, rechts 13,2 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 312 l.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 2010 kg (davon Vorderachse 1130 kg, Hinterachse 880 kg, Gewichtsverteilung 56,2 : 43,8), zulässiges Gesamtgewicht 2470 kg, Zuladung 460 kg, Personenindexzahl 5,4, Anhängelast gebremst 900 kg, ungebremst 600 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 96,0 kW/t (10,4 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 82,1 kW/t (12,2 kg/PS).



FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 184,6 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0–40 km/h . . . 3,0 s
0–60 km/h . . . 5,3 s
0–80 km/h . . . 7,9 s
0–100 km/h . . . 11,8 s
0–120 km/h . . . 16,5 s
0–140 km/h . . . 23,6 s
0–160 km/h . . . 38,5 s
1 km mit stehendem Start . . . 33,4 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . 48 Phon (dBA)
Bei 50 km/h . . . 61 Phon (dBA)
Bei 80 km/h . . . 62 Phon (dBA)
Bei 100 km/h . . . 67 Phon (dBA)
Bei 120 km/h . . . 70 Phon (dBA)
Bei 140 km/h . . . 73 Phon (dBA)
Bei 160 km/h . . . 75 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin
Autob. Schnitt ca. 110 km/h 19,3 l/100 km
Autob. Schnitt ca. 145 km/h 26,8 l/100 km
Landstr. Schnitt ca. 60 km/h 21,1 l/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h 27,3 l/100 km
Kurzstrecke . . . 23,0–28,0 l/100 km
Testverbrauch . . . 24,8 l/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 5000 km

RICHTPREIS

Limousine 4türig . . . DM 49 200,—
Hersteller: Cadillac Motor Car Division, 2860 Clark Detroit, Michigan, USA.
Importeur: General Motors Deutschland GmbH, 609 Rüsselsheim, Kupferstr. 1.

Suchen Sie die zweite Roth-Händle-Marke! Und gewinnen Sie:



1. Preis:

Eine Briefmarken-Sammlung im Wert von 5.000 DM

2.-5. Preis:

(oder in bar)
Eine Briefmarken-Sammlung im Wert von je 1.000 DM

6.-250. Preis:

Portall!
Briefmarken mit ihrem eigenen

251.-1.000. Preis: je eine Roth-Händle „Spielwiese“

Plus ihre zweite Gewinnchance: die Sonder-Spielrunde!

10 echte Hochräder im Wert von je 1.000 DM

(keine Barauszahlung)

Hier sehen Sie nebeneinander 3 Roth-Händle-Motive in Markenform.

Zu jeder dieser Marken gibt es Zwillingsmotive mit dem Zusatz

„Filter“. Also Doppelgänger, die sich von den aufgedruckten Marken

ur dadurch unterscheiden, daß in Bild oder Schrift der Filter

erscheint. Suchen Sie die jeweils zweite Marke und kleben Sie diese

darunter. Sie können die passenden Marken entweder hier aus

der Anzeige schneiden oder sich bei Ihrem Tabakwarenhandler bzw.

im Lebensmittel-Handel richtige, gummierte Marken besorgen.

Oder bei Roth-Händle direkt bestellen.

Wenn Sie mindestens 2 Päckchen gefunden haben, können Sie Ihre Karte

auch jetzt schon an Roth-Händle, „Marken-Spiel“, 7630 Lahrt, Postfach,

einsenden und nehmen damit an der Verlosung teil.

Achtung! Sonder-Spielrunde: Sie haben die zweite Gewinnchance!

Wir empfehlen Ihnen aber, alle 3 Päckchen zu suchen und aufzulegen.

Dann sind Sie nämlich bei der Sonder-Spielrunde dabei, in der

zusätzlich 10 echte Hochräder zu gewinnen sind. Und nun viel Spaß.

Die Gewinner werden durch das Los bestimmt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Personen unter 18 Jahren und Mitarbeiter von Roth-Händle dürfen nicht teilnehmen. Einsendeschluß: 29. 3. 1976



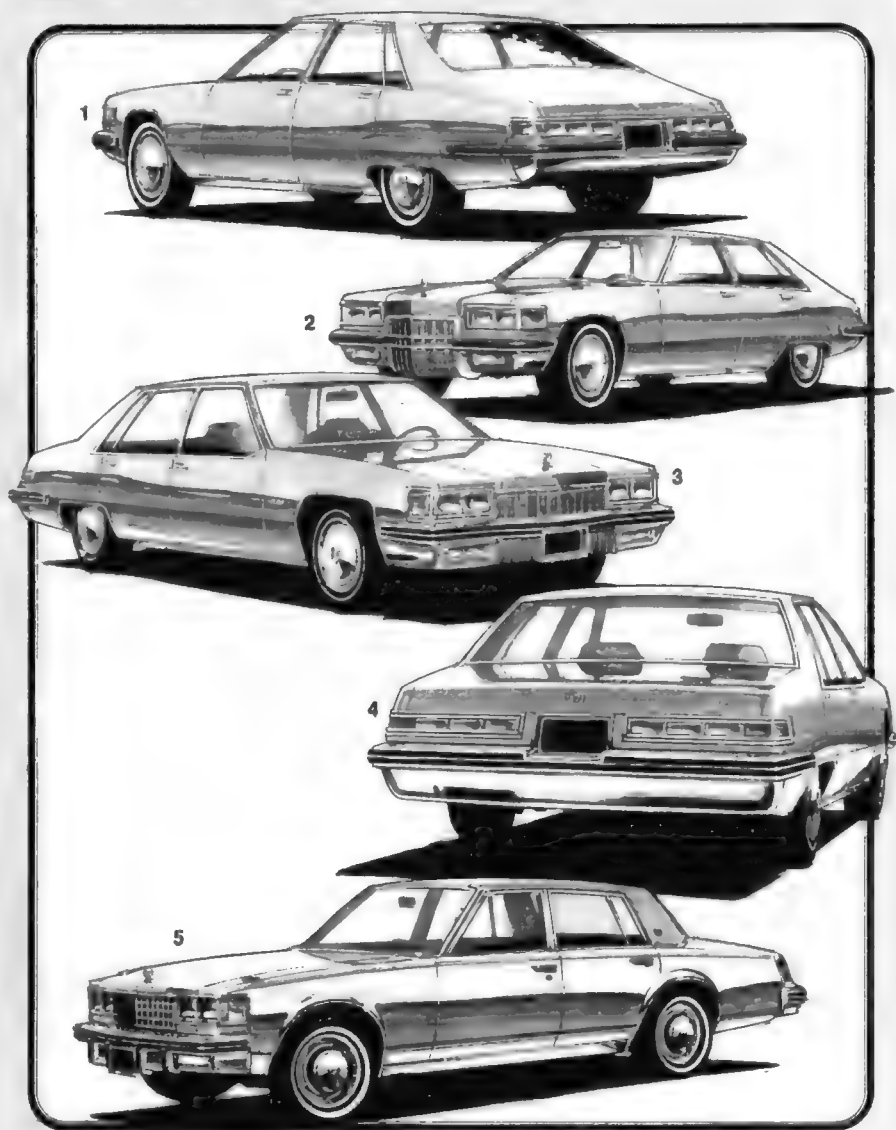
Marke bitte hier einkleben	Marke bitte hier einkleben	Marke bitte hier einkleben
---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

Name

Anschrift

Beruf/Alter

A.M.S.



Europäische Vorbilder: Stationen der Seville-Entwicklung

Die hauptsächlich auf Kosten des Cadillac-Absatzes ständig gestiegenen Verkaufszahlen europäischer Luxuswagen in den USA veranlaßten die nobelste General Motors-Division im Jahre 1972, einen „kleinen“ Cadillac zu entwickeln, der in Erinnerung an einen in den 20er und 30er Jahren bei Cadillac gebauten Luxuswagen auf den Namen „La Salle“ hören sollte — die Umbenennung in „Seville“ erfolgte erst in letzter Minute.

Der erste Prototyp (Zeichnungen 1 und 2) macht die Bemühungen der unter der Leitung von GM-Chefstylist Bill Mitchell arbeitenden Designer um europäische Linienführung deutlich: Die abfallende Heckpartie gleicht unverkennbar derjenigen der distinktierten britischen Daimler-Limousine.

Als Daimler-Benz die neue S-Klasse einführt, wurde ein neuer Prototyp entwickelt (Zeichnungen 3 und 4), bei dem stilistische Anklänge an die in den USA erfolgreichen Mercedes-Autos angestrebt wurden. Die beiden ersten Prototypen besaßen übrigens Frontantrieb und den über sieben Liter großen Motor des Oldsmobile Toronado — erst später fiel im Interesse besserer Wirtschaftlichkeit die Entscheidung zugunsten eines „nur“ 5,7 Liter großen V8. Der letzte und schließlich für die Serienfertigung übernommene Entwurf (Zeichnung 5) wurde von einem dritten europäischen Luxuswagen beeinflusst: Das steil stehende Heckfenster und die kantige Kofferraum-Partie machen deutlich, daß der Rolls-Royce Silver Shadow als Vorbild diente.

ist: Während Rolls-Royce oder Jaguar mit teurem Edelholz und hochwertigen Teppichen aus schottischer Schafwolle operieren, sagen sich die US-Konstrukteure — sicher nicht ganz zu Unrecht —, daß billige Plastikteile und preiswerte Kunstfaserteppiche ihre Aufgabe genauso gut erfüllen. Das Seville-Interieur macht denn auch trotz der üppig gepolsterten, wahlweise mit Velours oder (gegen Aufpreis) mit Leder überzogenen Sessel keinen wesentlich gediegeneren Eindruck als bei weit billigeren amerikanischen Autos, ist dafür aber mit einer Unzahl von Accessoires ausgestattet, die allerdings teilweise als technische Spielereien bezeichnet werden müssen.

Zu diesen gehört die auf Wunsch einschaltbare automatische Auf- und Abblendvorrichtung, die vielleicht auf den schnurgeraden amerikanischen Highways ihre Berechtigung hat, auf bundesdeutschen Landstraßen mit ihren zahlreichen Kurven aber regelmäßig erst dann abblendet, wenn der Entgegnkommende mit der Lichthupe seinen Unwillen kundtut. Kaum lebensnotwendig sind auch die winzigen Lämpchen auf den vorderen Kotflügeln, die eingeschaltetes Abblendlicht, Fernlicht und die Tätigkeit der Blinker signalisieren, oder auch die über der Heckscheibe angebrachten, im Innenspiegel bei funktionierenden Rückleuchten rot aufglühenden Leuchtpunkte. Schließlich gibt es sogar noch eine Warnlampe, die abgesunkenen Wasserstand im Scheibenwascherbehälter anzeigt.

Natürlich ist auch eine ganze Reihe wirklich nützlicher Details vorhanden. Zum Beispiel die elektrischen Scheibenheber, die Zentralverriegelung, die von innen einstellbaren Außenspiegel und die elektrische Sitzverstellung, die beim Fahrersitz in drei verschiedenen Ebenen arbeitet und zusammen mit dem teleskopisch und in der Höhe verstellbaren Lenkrad eine bequeme, entspannte Sitzposition ermöglicht. Eine praktische Kleinigkeit schließlich ist eine kleine Leuchte über dem Türschloß, die durch Druck auf den Türkнопf eingeschaltet wird und das Auffinden des Schlüssellocks bei Dunkelheit erleichtert.

Obwohl alle Bedienungsorgane bis auf den am Armaturenbrett placierten

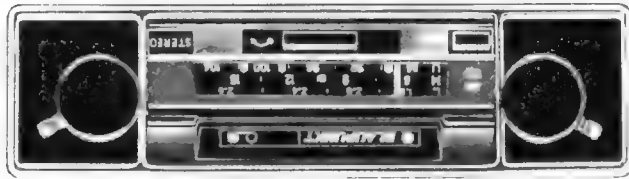
Zeichnung: Stehrenberger

Es muß doch einen Grund haben, daß Blaupunkt Autos-radios mehr gekauft werden als andere. Einem?

Hier sind sechs - und das sind nur die wichtigsten.

1. Die große Auswahl: 18 verschiedene Autoradio-Modelle
Geräte in Stereo, in Mono, mit Sendersuchlauf, Stationsdrucktasten und natürlich mit Handabstimmung. Außerdem: Cassetten-Autoradios und ARIMAT-Autoradios mit integriertem Verkehrslosen.
2. Mehr als 240 maßgeschneiderte Einbausätze
Das bedeutet: Für fast jeden Fahrzeugtyp hat Blaupunkt den exakt passenden Einbausatz. Alles aus einem Guß — und alles in einem Paket: Blende, Bedienungsknöpfe, Spezial-Einbaumaterial und richtig dimensionierte Lautsprecher.
3. Das UKW-Entstörungs-System ASU
ASU — die Automatische Stör-Unterdrückung von Blaupunkt — sorgt für ungestörten Rundfunk-Empfang im wichtigsten Sendernetz — dem UKW-Bereich. Alle Blaupunkt Auto-Stereos sind serienmäßig mit ASU ausgerüstet.
4. Das umfangreiche ARI-Angebot: 10 Verkehrslosen — und 4 Autoradios mit eingebautem Verkehrslosen
Verkehrslosen zur Nachrüstung des vorhandenen Autoradios. Und jetzt auch integriert in den neuen Blaupunkt ARIMAT-Autoradios.
5. Das Sonderzubehör, ebenfalls maßgeschneidert
Blaupunkt hat, was Sie gerne haben wollen: Spezial-

6. Der Kundendienst
Überall in der Welt finden Sie Blaupunkt Kunden-dienststellen. Allein 500mal in Deutschland. Blaupunkt gibt ein Jahr Vollgarantie. Das heißt: Keine Berechnung von Material- und Lohnkosten, sowie kostenloser Aus- und Einbau Ihres Autoradios bei den Blaupunkt-Kundendienststellen.
Unser Quick Service hilft rasch und zuverlässig durch Instandsetzung oder Austausch Ihres Gerätes. Ausgereifte Technik, exklusiver Komfort und der individuelle Service haben den Namen Blaupunkt zum Wertbegriff gemacht.
- Hören Sie Blaupunkt — dann wissen Sie, warum sich die meisten für Blaupunkt entscheiden?



Blaupunkt Essen CR Stereo

● BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe

Man nennt uns nicht umsonst die Autoradio-Spezialisten

Scheibenwischerschalter durchaus logisch und leicht erreichbar angeordnet sind, ist die Bedienung des Cadillac zunächst kein Kinderspiel: Die stattliche Zahl der Knöpfchen, Hebelchen und Lämpchen macht zunächst einmal ein ausführliches Studium der dicken Betriebsanleitung nötig.

Ausreichend übersichtlich präsentiert sich dagegen die Instrumentierung, die lediglich Tachometer, Benzinuhr und Digital-Zeituhr umfaßt, und geradezu mustergültig einfach ist die Bedienung der kombinierten Heizungs- und Klimaanlage, die automatisch gesteuert wird. Es genügt, die gewünschte Innenraumtemperatur vorzuwählen, die sodann unabhängig von den draußen herrschenden Witterungsverhältnissen eingehalten wird.

Was um ihn herum vorgeht, interessiert den Seville-Fahrer bald ohnehin nicht mehr sonderlich. Umgeben vom Klang

des serienmäßigen Stereoradios und unterstützt von elektrischen Hilfskräften, die ihm den Einsatz eigener Muskelarbeit ersparen, rollt er gelassen dahin und pflegt einen typisch amerikanischen Fahrstil, der frei von sportlichen Ambitionen, dafür aber zweifellos nervenschonend ist. Wer dem nicht grundsätzlich ablehnend gegenübersteht, kann an der Fortbewegung im Seville sicher Vergnügen finden.

Motor: acht flüsternde Zylinder

Entscheidenden Anteil an diesem Vergnügen hat die Antriebseinheit des kleinen Cadillac. Der 5,7 Liter große Achtzylinder, der von der GM-Division Oldsmobile übernommen wurde, macht sich vor allem deshalb so angenehm bemerkbar, weil seine Anwesenheit kaum auffällt. Er läuft geschmeidig und auch bei hohen Geschwindigkeiten au-

ßerordentlich leise – die gemessenen Phonzahlen lagen sogar noch unter denen des Mercedes 450 SEL 6.9, der in der letztjährigen Testbilanz von automotor und sport zum leisesten Auto des Jahres gekürt wurde.

Mit einer Leistung von 193 PS (142 kW) bei bescheidenen 3600/min ist dieser Achtzylinder – gemessen am großen Hubraum – nicht besonders kräftig, und auch angesichts der gut zwei Tonnen, die der Seville auf die Waage bringt, erscheint die Anzahl der Pferdestärken bescheiden. Von den überlegenen Fahrleistungen, die der 6,9 Liter-Mercedes zu bieten hat, ist der Cadillac denn auch weit entfernt – ohne daß deswegen Leistung vermißt würde: Da die ganze Charakteristik des Seville eine sportliche Fahrweise fast als Sünde wider den Geist erscheinen läßt, reichen die Beschleunigungswerte und die über 180 km/h liegende Höchstgeschwindigkeit normalerweise völlig aus.



Profil und Außenabmessungen des kleinen Cadillac verraten die beabsichtigte Ähnlichkeit mit dem Mercedes 450 SEL



Pompöse Front



Schlichtes Heck

Im Gegensatz zu allen anderen amerikanischen V8-Motoren, die ihr Gemisch aus großen Viertaktvergassern beziehen, ist das Seville-Triebwerk mit einer elektronischen Benzeinspritzung ausgestattet. Warum — das ist zumindest für Europäer schwer zu verstehen, denn die US-Vergasser erfüllen ihre Aufgabe durchweg zufriedenstellend. Die Entscheidung für die teurere Einspritzung fiel aus verkaufspolitischen Gründen: Benzeinspritzung gilt in Amerika als Zeichen besonders hochwertiger Technik, und weil sie bei Mercedes verwendet wird, mochten die Cadillac-Techniker beim Seville, der ja vornnehmlich als Mercedes-Konkurrent konzipiert wurde, nicht darauf verzichten. Das kleine Schildchen "Fuel Injection" an den Wagenflanken ist in den USA ein nicht zu unterschätzendes Verkaufsargument.

Was das Reagieren auf Gaspedalbewegungen oder den Verbrauch angeht,

brachte die Einspritzung jedenfalls keinen Vorteil gegenüber vergleichbaren Achtzylindern mit Vergassern. Der Testverbrauch lag mit 24,8 Litern Normal auf 100 km im erwarteten Rahmen — andere GM-Autos mit 5,7 Liter-Triebwerk wie der Oldsmobile Cutlass und der Buick Century, die auto motor und sport prüfte, brachten es auf 22,1 beziehungsweise 23,5 Liter/100 km.

Wohl wissend, daß rationaler Umgang mit dem Treibstoff nicht zu den Stärken der Achtzylinder gehört, installierte Cadillac beim Seville ein Monitor-System, das ein grünes Lämpchen leuchten läßt, wenn der Motor in einem verbrauchsgünstigen Bereich arbeitet, und sofort auf Gelb umschaltet, wenn die Einspritzung gerade größere Benzinmengen verarbeitet. In der Praxis erwies sich diese Einrichtung allerdings als sinnlos: Bei den hierzulande häufig notwendigen Geschwindigkeitsänderungen wendigen

Man sagt den Amerikanern nach, daß sie die besten Getriebeautomaten der Welt bauen — selbst eine so noble Firma wie Rolls-Royce ist davon überzeugt und deckt ihren Bedarf deshalb bei General Motors. Auch der Seville demonstrierte wieder einmal in eindrucksvoller Manier, daß dieses Lob nicht aus der Luft gegriffen ist. Sein Hydramatic-Getriebe harmoniert ausgezeichnet mit dem elastischen Achtzylinder, schaltet auch bei Kickdown nahezu ruckfrei und überzeugt durch

gen wird der Fahrer nahezu immer durch Gelblicht zur Enthaltensamkeit gemahnt. Längere Grünphasen sind nur dann zu erreichen, wenn man — was häufig bei den hiesigen Verkehrsverhältnissen selten möglich ist — auf der Autobahn bei mittlerem Tempo das sogenannte Cruise Control-Gerät einschaltet, das den Seville eine vorgeählte Geschwindigkeit stur einhalten läßt.

Der 5,7 Liter-V8-Motor arbeitet mit Benzeinspritzung und leistet 193 PS



Zur Serienausstattung gehören

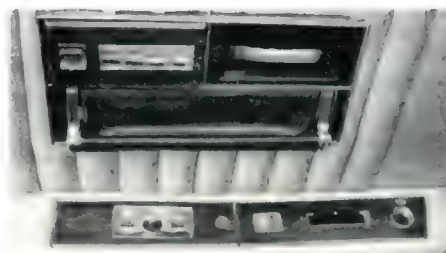
- Automatisches Getriebe
- Servolenkung
- Heibare Heckscheibe
- Automatikgurt vorn und hinten
- Kopfstützen vorn
- Grtelreifen
- Automatische Klimaanlage
- Automatisch geregelte Heizung
- Automatische Niveauregulierung
- Bremskraftverstärker
- Gelnte Scheiben rundum
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Zentralverriegelung
- Stereoradio mit Sendersuchlauf und elektrischer Antenne
- Elektrische Sitzverstellung
- Klappbare Armlehne vorn und hinten
- Verstellbares Lenkrad
- Elektrische Fensterheber
- Elektrische Kofferraumentriegelung
- Von innen verstellbare Außenspiegel
- Cruise Control-Gerät
- Monitor-System zur Kontrolle sämtlicher Beleuchtungseinrichtungen
- Automatische Auf- und Abblendvorrichtung
- Leuchtanzeige für verbrauchsgünstige Motorbelastung
- Automatische Handbremsenriegelung beim Anlassen des Motors

Test**Cadillac Seville**

so spontane Reaktionen, daß der Fahrer nie versucht ist, es durch manuelles Eingreifen in seiner Arbeit zu beeinflussen.

Fahrwerk: einfache amerikanische Art

Aufwand auf fahrwerkstechnischem Sektor ist den US-Automobilherstellern



Sehr zahlreich: Schalter für elektrische Bedienungshilfen.

fremd. Seit in den 50er Jahren durchgeführte Versuche mit Luftfederung nicht die gewünschten Erfolge brachten, hat sich ein anspruchsloser Einheitsstil herausgebildet. Üblich sind doppelte Querlenker mit Schraubenfedern vorn sowie starre Achsen hinten. Neuerdings werden letztere bei vielen US-Autos durch zusätzliche Längslenker geführt und durch Schraubenfedern abgefedert – ein Aufwand, der freilich



Jeder Cassette eine

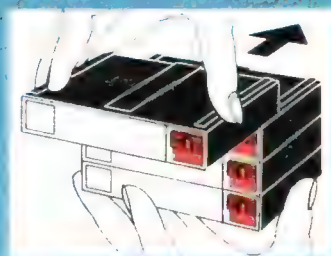


**BASF
räumt auf.**



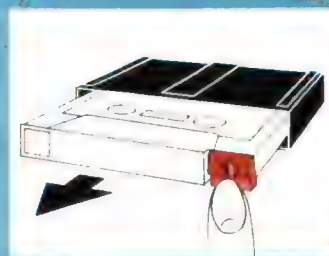
Endlich Cassette inclusiv Archiv. Jetzt mit der neuen C-box. Nie mehr Cassetten-Chaos. Nie mehr irgendeine Ordnungshilfe extra kaufen. Bei der neuen BASF C-box kaufen Sie die Ordnung automatisch mit.

**Spielend
zu stapeln.**



Die einzelnen C-boxen einfach aufeinanderschieben. So entsteht Baustein für Baustein Ihr festes Archiv. Platzsparend. Dekorativ. Mit einer klaren, übersichtlich beschrifteten Front.

**Ein leichter
Tastendruck.**



Druck auf die rote Taste. Klick! Die Cassette federt aus der Box. Griffbereit – spielbereit. Macht ordentlich Spaß. Bringt ordentlich Vorteile: zuhause wie im Auto. Neu und nur von BASF: C-box – das ideale Archivsystem.

C-box. Die aufgeräumteste Art, Cassetten zu spielen.

beim teuren Seville nicht getrieben wurde: Ihm genügen hinten schlichte Blattfedern, denn um sich den Aufwand eigener Fahrwerksentwicklung zu sparen, griff Cadillac auf die Bodengruppe der billigen Intermediates Pontiac Ventura und Buick Apollo zurück.

Wiederum mit Blick auf Daimler-Benz wurde dieses Einfach-Fahrwerk allerdings durch eine aufwendige Einrich-



Wirkte in den USA verkaufsfördernd:
Hinweis auf Benzineinspritzung.

tung ergänzt – durch eine automatische Niveauregulierung, die das Heck bei Belastung nicht absinken läßt und so dafür sorgt, daß immer der volle Federweg zur Verfügung steht.

Da guter Komfort letztendlich nicht nur von teuren Fahrwerkskonstruktionen, sondern zu einem großen Teil auch vom Wagengewicht abhängt, erwachsen dem Seville aus seinem primitiven

ordentliche Schublade.



LHsuper mit SM –
jetzt in der C-box.

LHsuper-Cassetten bringen das Maximum an Klang. Die neue BASF Super-Technik gibt mehr Dynamik als herkömmliche Cassetten. Super-Dynamik über den gesamten Frequenzbereich: 50% Klang-Gewinn – auf allen Recordern. Mit Super-Oxid werden noch feinere Teilchen in höchster Dichte aufs Band gebracht (High Density). LHsuper/60, 90 oder 120 min. Mit Spezial Mechanik SM für präzise Bandwicklung. BASF LHsuper Cassetten in der C-box – passend für alle Cassetten-Recorder.

Qualität
im roten Quadrat



38 **auto**
motor
sport **Test und Technik**

Der Dunlop SP besitzt Entwässerungsdüsen, die sich nie schließen. Gut bei Regen zu wissen.

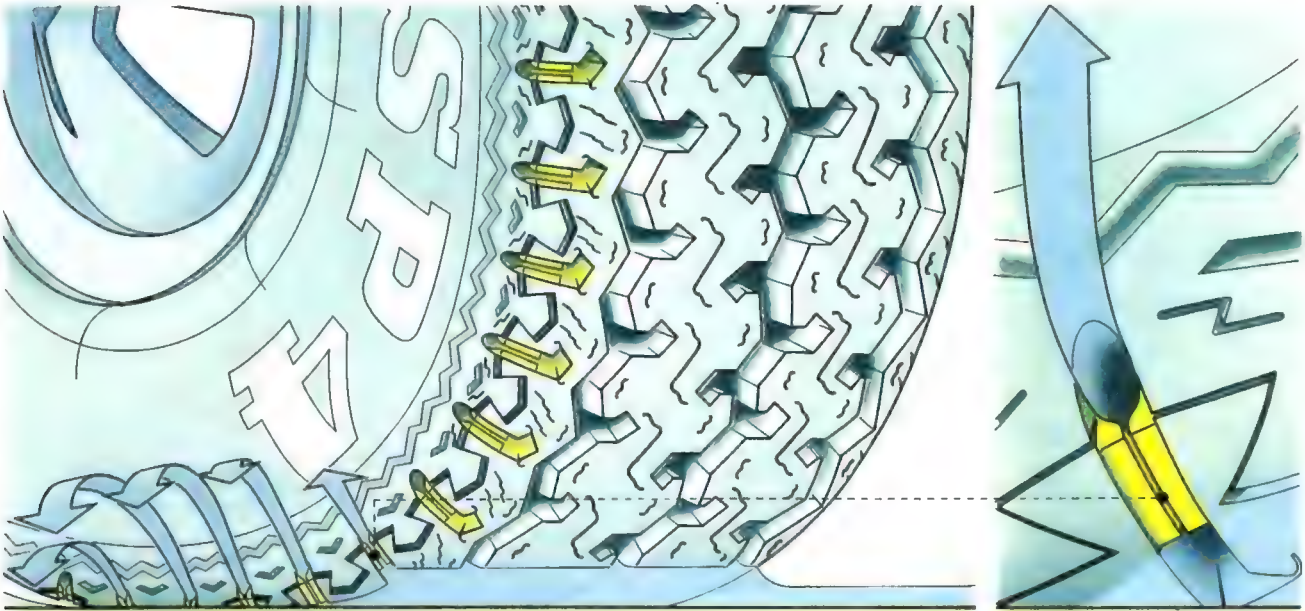


Abb. 1: Die Aqua-Jets des Dunlop SP 4: kranzförmig um die Reifenschulter geordnete Entwässerungsdüsen zur gründlichen Entwässerung der Schulterpartie.

Abb. 2: Die Stützpuffer (gelb) halten im Aqua-Jet auch unter seitlichem Druck, also z. B. in Kurven, stets einen Tunnel offen, damit das Regenwasser ungehindert ablaufen kann.

Das Problem bei Regen heißt für jeden Reifen: wohin mit dem Wasser? Davon hängt seine Bodenhaftung ab.

Um es zu lösen, hat jeder Reifen sein Entwässerungssystem: Längsnuten, die das Wasser aufnehmen und nach hinten ableiten. Lamellen-Schnitte, die den restlichen Wasserfilm buchstäblich zerhacken.

Und viele haben außerdem Quernuten, die das Wasser auch zur Seite verdrängen. Im Profil des Dunlop SP4 finden Sie dafür etwas Besonderes: Entwässerungsdüsen, Aqua-Jets genannt. Sie liegen kranzförmig um die Reifenschulter (Abb. 1) und entwässern die Schulterpartie des Dunlop SP4 zur Seite.

Entscheidend für ihre Leistung ist, daß sie sich auch unter Druck, etwa bei Kurvenfahrt, nie schließen.

Das verdanken sie einem kleinen, aber feinen Detail: den Stützpuffern (Abb. 2), die auch dann einen

Tunnel offenhalten, wenn der Aqua-Jet zusammengepreßt wird, wie dies in Kurven geschieht.

So wird der Dunlop SP4 über die gesamte Aufstandsfläche gründlich entwässert.

Was wir tun, damit dieser sichere Reifen auch lange läuft, zeigen wir Ihnen in einer anderen Anzeige.



DUNLOP SP
STAHLGÜRTEL

Dunlop SP Stahlgürtel. Langlaufreifen mit Sicherheitsprofil.

Dauertest-Report

Fiat 131 S 1600, Ford Escort 1300 GL, Opel Ascona 1.6 S, VW Polo.

Von den sieben Dauertestwagen, die das Langzeit-Programm von auto motor und sport absolvieren, haben drei das Ziel fast erreicht: Audi 50 GL, Volvo 244 DL und VW Golf L. Während für den kleinen Audi eine 50 000 km-Distanz festgelegt wurde, muß der Golf wegen seiner Sonderstellung als Käfer-Nachfolger die doppelte Strecke zurücklegen. Zusätzlich zum 50 000 km-Zwischenbericht (siehe Heft 16/75) wird deshalb in einem der nächsten Hefte ein abschließender Bericht über 100 000 Golf-Kilometer erscheinen.

Auch der Volvo muß seine Zuverlässigkeit über eine längere Strecke unter Beweis stellen. Wie schon beim amerikanischen Oldsmobile Cutlass (Dauertest Heft 2/76), gilt auch für das Schwedenauto die Regelung, nach der kleinere Autos 50 000 km, größere dagegen 80 000 km zu absolvieren haben.

Neben dem Ford Escort und den bereits im letzten Dauertest-Report erwähnten Kandidaten Fiat 131 mirafiori und VW Polo sammelt außerdem ein zweitüriger Opel Ascona im Rahmen des Redaktionsbetriebs Dauertest-Kilometer.

Opel Ascona 1.6 S: zäher Bursche

Die Rüsselsheimer Mittelklasse-Limousine hat bereits die ersten 10 000 Kilometer ohne besondere Vorkommnisse zurückgelegt — lediglich die Kupplungsspiel-Einstellung mußte einmal korrigiert werden.

Ein vom Werk vorsichtshalber angeordneter Werkstattbesuch, bei dem die Länge der vorderen Bremsschläuche nachzuprüfen war, zeigte, daß der Dauertestwagen ohne Beanstandung blieb. Die Schläuche hatten die vorschrittmäßige Länge, so daß bei voll eingeschlagenen Vorderrädern noch genügend „Luft“ zwischen Bremschlauch und Reifen vorhanden war.

Während der Ascona seinem Ruf als zuverlässiges Gebrauchsauto in der ersten Dauertest-Phase durchaus gerecht

Opel Ascona 1.6 S



km-Stand bei Übernahme 2345
km-Stand am 26. 1. 1976 12 804
Gefahrene km 10 459
Testverbrauch 13,3 l/100 km

Störungen

km 7798
Kupplungsspiel zu klein

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 6046
Pflegedienst mit Ölwechsel und Material DM 60,83
km 12 086
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 151,77

Reparaturen

keine

wurde, vermochte der zäh und unwillig wirkende Motor bislang keine Begeisterung zu wecken. Auch im Kraftstoffverbrauch zeigte sich die 1,6 Liter-S-Maschine mit durchschnittlichen 13,3 Liter/100 km nicht so vorbildlich wie sie es bezüglich Laufruhe und Startverhalten tut.

Fiat 131 S 1600: guter Antritt

Deutlich temperamentvoller, wenn auch etwas lauter, gibt sich hier die italienische Konkurrenz: Obwohl in wichtigen Motordaten wie Hubraum und Leistung mit dem Ascona identisch, wirkt der Fiat auf angenehme Weise spontan und kraftvoll. Sein betagter Stoßstangen-Motor hängt willig am Gas und scheut auch die oberen Drehzahlbereiche nicht. Offensichtlich hat sich der Aufwand für einen nach modernen Gesichtspunkten konzipierten Leichtme-

Fiat 131 S 1600



km-Stand bei Übernahme 2212
km-Stand am 26. 1. 1976 30 581
Gefahrene km 28 369
Testverbrauch 11,3 l/100 km

Störungen

km 5 486
Gas-Rückholfeder verloren
km 11 638
Tachometer defekt
km 15 523
Türschloß links hinten klemmt
km 16 121
Schalterabdeckung am Armaturenbrett lose
km 20 454
Motor läuft nach

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 12 436
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 209,31
km 20 507
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 176,68

Reparaturen

km 5 972
Gas-Rückholfeder ersetzt Garantie
km 11 990
Tachometer ersetzt Garantie
km 12 436
Auspuffanlage nachgerichtet DM 8,21
km 20 507
Schalterabdeckung ersetzt DM 7,99
Bremsbeläge vorn erneuert DM 46,95

tall-Zylinderkopf mit günstigen Kanal- und Brennraumformen gelohnt, zumal in diesem Bereich teilweise auch der Schlüssel für günstigen Verbrauch liegt: Über eine Strecke von fast 30 000 Kilometern wurden 11,3 Liter/100 km errechnet; das sind immerhin zwei Liter weniger als beim ebenfalls mit Superbenzin laufenden Ascona.

Ford Escort 1300 GL



km-Stand
am 1. 9. 1975
15 274
km-Stand
am 26. 1. 1976
36 286
Gefahrene km
21 012
Testverbrauch
10,7 l/100 km

Störungen

km 15 824
Auspuff schlägt im Motorraum gegen
die Karosserie
km 16 367
Motor läuft nach
km 17 997
Zündschloß lose
km 25 309
Motor läuft nach
km 29 835
Motorraumabdeckung verloren
km 31 261
Motor läuft nach
km 31 555
Vergaservereisung
km 33 270
Tankdeckeldichtung defekt

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 22 520
Inspektion mit Ölwechsel
und Material DM 138,94
km 30 454
Inspektion mit Ölwechsel
und Material DM 115,54

Reparaturen

km 22 520
Zündschloß instandgesetzt DM 9,21
Abschaltventil eingebaut Garantie
km 30 454
Bremsbeläge hinten erneuert DM 78,63
Verbessertes Abschaltventil und
Motorraumabdeckung montiert Garantie

Die Störungs-Tabelle zeigt, daß beim Fiat häufiger mit kleinen Defekten gerechnet werden muß und daß auch die Aufwendungen für Wartungsarbeiten relativ hoch sind.

VW Polo



km-Stand
bei Übernahme
4223
km-Stand
am 26. 1. 1976
29 416
Gefahrene km
25 193
Testverbrauch
8,6 l/100 km

Störungen

km 20 267
Heckscheibenheizung defekt
(Sicherung)

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 10 185
Pflegedienst mit Ölwechsel
und Material DM 27,-
km 17 178
Inspektion mit Ölwechsel
und Material DM 171,97
km 23 670
Pflegedienst mit Ölwechsel
und Material DM 30,96

Reparaturen

km 17 178
Dichtring an der rechten
Antriebswelle erneuert DM 40,54
Gewinde am Gelenkflansch
nachgeschnitten DM 13,32

Ford Escort 1300 GL: Eis im Vergaser

Weitere 21 000 km hat inzwischen der Escort zurückgelegt. In dieser Spanne gab es an Karosserie und Fahrwerk kaum Beanstandungen, wohl aber am Motor: Die betagte Grauguß-Konstruktion zeichnet sich durch häufiges Nachdieseln aus.

Das Werk kennt dieses Problem, doch konnten die angebotenen Abhilfemaßnahmen bislang nicht befriedigen. Die bei Kilometerstand 22 520 nachträglich eingebaute Abschaltvorrichtung sollte mit Hilfe eines Elektromagneten ein völliges Schließen der Drosselklappe und damit eine Unterbrechung der Ge-

mischzufuhr und ein Stehenbleiben des Motors bewirken.

Da sich diese Maßnahme als unwirksam erwies, kam bei Kilometerstand 30 454 ein verbesserter „Anti-Diesel-Kit“ zum Einbau. Hier wird beim Ausschalten der Zündung elektromagnetisch ein Ventil geöffnet, durch das Zusatzluft ins Leerlaufsystem gesaugt wird. Die so bewirkte Abmagerung des Gemischs reicht aber offensichtlich auch nicht aus, um den Motor nach dem Abstellen unverzüglich zum Stillstand kommen zu lassen.

Während das Nachlaufen praktisch nach jeder zügigen Fahrt auftritt, wird ein anderer Motormangel nur bei naßkalter Witterung beobachtet. Dann nämlich kommt es bei längerer, forciertter Fahrt zur heute kaum noch anzutreffenden Vergaser-Vereisung. Im Vergaser-Durchlaß bildet sich eine Eiskruste, die den Luftdurchsatz und damit die Leistung derart drosselt, daß die Höchstgeschwindigkeit unter die 100 km/h-Marke absinkt. Da die Werkstatt gegenüber diesem Mangel ebenfalls hilflos ist, müssen Escort-Fahrer wohl oder übel mit diesen wenig zeitgemäßen Motor-Eigenschaften leben.

VW Polo: geringer Verbrauch

Das kleinste VW-Modell hat die erste Hälfte der Dauertest-Distanz ohne jede Beanstandung hinter sich gebracht, sieht man von einem undicht gewordenen Antriebswellendichtring einmal ab.

In der Praxis wird das 40 PS-Auto naturgemäß häufig mit Vollgas gefahren. Daß der Verbrauch dennoch bei bescheidenen 8,6 Liter/100 km liegt, zählt ebenso zu den Vorzügen dieses modernen Motors wie seine Laufruhe. Zu loben sind ebenfalls die Handlichkeit und die ausgezeichneten Winterfahreigenschaften des Fronttrieblers, bei dem auf spezielle Winterreifen in den meisten Fällen getrost verzichtet werden kann. Störend macht sich dagegen die Geschwindigkeitsabhängigkeit der Heizung bei winterlichen Temperaturen bemerkbar.

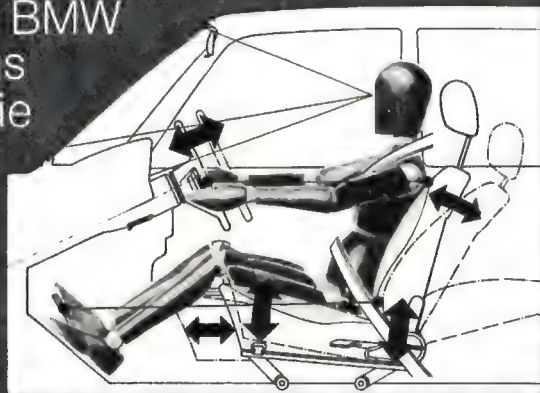


Wegweiser

Die Einstellung zum Automobil hat sich geändert. Und mit ihr die konstruktive Ausrichtung der Automobilindustrie. Das Bemerkenswerte daran ist allerdings weniger, daß die Bereitschaft zur Vernunft heute bei allen aktuell ist, sondern eher die Tatsache, daß dieses zukunftsweisende Konstruktionsprinzip schon 15 Jahre Vergangenheit hat – bei BMW.

Als es noch üblich war, mehr Umfang als Inhalt und mehr Gewicht als Gewissen zu produzieren, baute BMW bereits Automobile nach den Maßstäben des Verkehrs unserer Tage: nicht so groß wie möglich, sondern immer nur so groß wie nötig. Als verkehrsgerechte Synthese von Fahrleistung, Fahr-sicherheit und Fahrkomfort – in unaufdringlichen Konturen.

Daß die Zeit mit uns ging, brachte uns nicht nur Erfolge. Sondern auch Kopien. Wenn sich trotzdem auch in Zukunft so viele Fahrer für das Original von BMW entscheiden werden, ist das für uns gleichermaßen schmeichelhaft wie unproblematisch. Zum einen wird die Richtigkeit eines Konzeptes auch durch dessen Kopien bestätigt. Und zum anderen sind im Falle des Automobiltyps BMW die Kopien bisher immer als solche zu erkennen gewesen. Nicht zuletzt an ihren Fahrern.



BMW bietet als einziger deutscher Hersteller serienmäßig das überlegene Sitz-, Sicht- und Bedienungssystem mit Lenkradverstellung und frei wählbarer Höhe und Neigung des Fahrersitzes.

BMW 525, 528

Für Fahrer, die nicht anspruchsbetont, sondern betont anspruchsvoll sind. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner. Ein Jahr Garantie ohne Kilometer-Begrenzung.



BMW – Freude am Fahren

Landpartie

Neuer, luxuriös ausgestatteter Geländewagen mit Chrysler-V8-Motor.

Wenn Peter Monteverdi, Besitzer der kleinsten Automobilfabrik der Welt in Binningen bei Basel, ein Auto haben möchte, dann baut er es sich eben selbst. „Ich hätte schon immer gern einen Range Rover gefahren“, bekennt der untersetzte Schweizer, und so kam es, daß seine neueste Auto-Kreation dem britischen Vorbild nicht gerade unähnlich wurde.

Natürlich ging es Monteverdi bei der Entwicklung des neuen „Safari“, der auf dem diesjährigen Genfer Salon Premiere feiert, nicht nur um die Verwirklichung eigener automobiler Wünsche, sondern vor allem ums Geschäft. Er verhandelt derzeit mit einigen großen Firmen – darunter mit Karmann – über die Serienherstellung des kantigen Geländewagens, weil die Kapazität seines Betriebs zu gering ist, um über den Weg größerer Stückzahlen einen akzeptablen Preis zu erzielen.

Auch in den Abmessungen ähnelt der Monteverdi dem englischen Range Rover. Mit einer Breite von 1,80 m und der stattlichen Höhe von 1,76 m ist er eine imposante Erscheinung, die andere Verkehrsteilnehmer deutlich übertrifft.

Dem Fahrer kann dies nur recht sein. Wenn er einmal die beträchtliche Differenz zwischen Boden und Fahrersitz überwunden und es sich hinter dem kleinen Lederlenkrad auf einem gut

Komfortabler Großraum

profilierten Einzelsitz bequem gemacht hat, genießt er allerbeste Übersicht, die das Fahren im dichten Stadtverkehr zum Vergnügen macht.

Daß beim gelassenen Dahinrollen in der Höhe von Omnibus- oder Straßen-



Fotos: Seufert

Ein sportliches Cockpit, reichlich Platz im Innenraum und ein großes, variables Gepäckabteil kennzeichnen den Safari. Zwischen den Sitzen der Hebel für den Vierradantrieb.

Fahrbericht

Monteverdi Safari



DER LANGZEIT VON FULDA

Er meißt
Auch
vielen



1. Kopfsteinpflaster, Schotterstraßen...

Auf unebener Straße zeigt die geschmeidige Langzeit-Polyester-Karkasse, was sie kann. Sie bleibt elastisch und stoßschluckend bis zuletzt und bürgt für hohen Fahrkomfort.



2. Autobahnfahrten, endlose Landstraßen...

der Langzeit-Stahlgürtel sorgt für geringen Verschleiß und niedrigeren Verbrauch. Folge: Längere Lebensdauer und Kraftstoffersparnis.



3. Plötzlicher Gewitterregen, nasse Fahrbahn...

das computer-entwickelte Langzeit-Profil gibt Ihnen auch dann höchstmögliche Sicherheit.



4. Spielende Kinder, ein plötzliches Hindernis...

die Langzeit-Gummimischung garantiert optimale Straßenhaftung und somit kürzeste Bremswege. Sie garantiert Langzeit-Sicherheit.



TREIFEN

stert jede Fahrsituation.
nach
tausend Kilometern!



bahnpassagieren Zufriedenheit aufkommt – dafür wurde gründlich vorgesorgt: Auf Wunsch erfüllen wohlklingende Stereotöne aus dem serienmäßigen Cassettenradio das geräumige, fünf Personen Platz bietende und gleichzeitig noch ein mächtiges Gepäckabteil beherbergende Gehäuse, für thermisches Wohlbefinden sorgt die gleichfalls im Preis inbegriffene Klimaanlage. Die Seitenscheiben verschwinden auf Knopfdruck in den Türen, und auch das Einstellen der Außenspiegel geschieht elektrisch.

Auch sonst wird ein Bedienungskomfort geboten, der sonst nur bei teuren Limousinen üblich ist. Die direkt arbeitende, von ZF stammende Servolenkung verlangt nur geringen Kraftaufwand und macht das große Auto bemerkenswert handlich, eine weich schaltende Chrysler-Automatik nimmt dem Fahrer die Schaltarbeit ab. Zum Hebel greifen muß er lediglich, wenn alle vier Räder mit Traktion versorgt werden sollen: In diesem Fall muß ein neben dem Wählhebel der Automatik aus dem Wagenboden ragender Knüppel betätigt werden, mit dem ebenfalls ein Reduktionsgetriebe eingeschaltet werden kann, das die Gesamtübersetzung im Verhältnis 2,03:1 verkürzt und den Monteverdi schwierigste Passagen unaufhaltsam überwinden läßt.

Zusätzlich wird die Geländegängigkeit des Safari, dessen schwere Starrachsen die Firma International Harvester, ein bekannter amerikanischer Hersteller von Geländeaufbauten, liefert, durch das selbstsperrende Differential an der Hinterachse und das manuell blockierbare Differential vorn verbessert. Kein Zweifel: Wenn ein dieserart ausgerüstetes Auto einmal nicht mehr weiterkommt, tun sich auch Maultiere schon schwer.

Reichlich Hubraum

Das gedämpfte Blubbern, das aus den beiden dicken Auspuffrohren des Safari dringt, läßt die Art seiner Antriebsquelle schon ahnen. Ein Blick unter die gewichtige Motorhaube schafft Gewißheit: Hier hockt ein bei Chrysler in Detroit gebauter V8, der aus fast 5,3 Litern Hubraum bei bescheidenen 4000/min 152 PS (112 kW) produziert. ►

Technische Daten

MOTOR

(Werte für 5,9 l-Motor in Klammern)
Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 99,3 x 84,1 (101,6 x 90,9) mm, Hubraum 5210 (5898) cm³, Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1 (8,1 : 1), Leistung 112 kW (152 PS) bei 4000/min (5,9 l: 134 kW bzw. 182 PS bei 4000/min), maximales Drehmoment 346 Nm (35,3 mkg) bei 1600/min (5,9 l: 393 Nm bzw. 40,1 mkg bei 2400/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4000/min) 11,2 (12,1) m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Kette, über hydraulische Ventilstößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 7,5 l, 1 Fallstrom-Doppelvergaser, 82 l-Tank, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 660 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vierradantrieb, zuschaltbares Reduziergetriebe, Übersetzung 2,03, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Dreh-

momentwandler, selbstsperrendes Differential an der Hinterachse, manuell sperrbares Differential an der Vorderachse, auf Wunsch mechanisches Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Trockenkupplung, Achsantriebsübersetzungen auf Wunsch 3,07, 3,31, 3,73, 4,27.

FAHRWERK

Kastenrahmen, vorn und hinten Starrachsen, verstellbare Blattfedern, einstellbare Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, Servo-Lenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, vorn Innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 15, Gürtelreifen HR 78–15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2540 mm, Spur 1480/1460 mm, Außenmaße 4510 x 1800 x 1760 mm, Leergewicht 1860 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2800 kg, Zuladung 740 kg.



Serienmäßig: Halogen-Doppelscheinwerfer und Anhängerkupplung am Heck

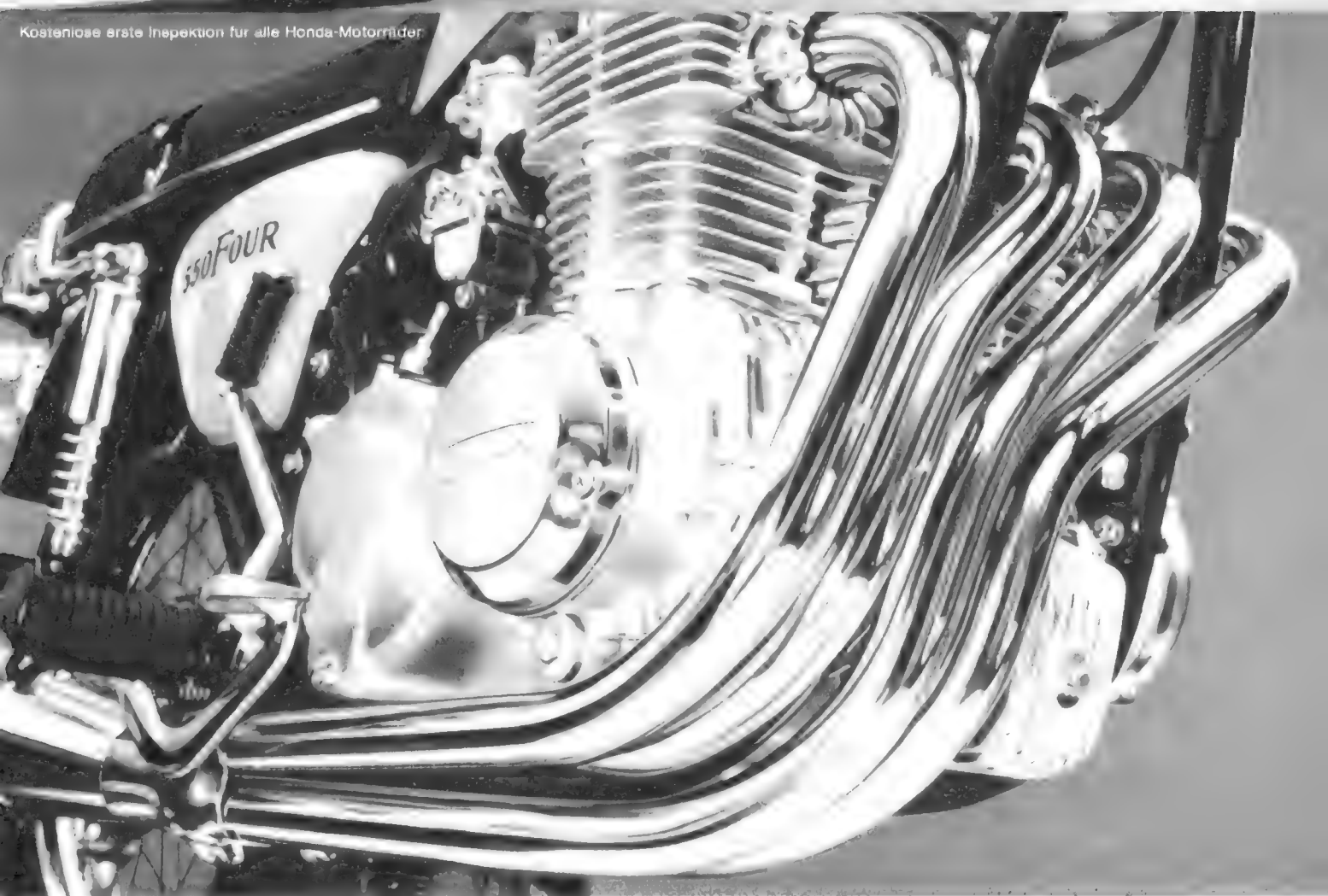


In seinen Abmessungen entspricht der Safari etwa einem Range Rover



Come out on a
HONDA
CB 550 F
Four-in-one

Kostenlose erste Inspektion für alle Honda-Motorräder



Honda CB 550 Four-in-one. **Die Honda-Formel für intensives Motorradfahren.**

Die neue Honda CB 550 Four-in-one stellt eine attraktive Variation der weltberühmten, ausgereiften Honda 4-Zylinder-Technik dar. Die Vier-in-eins Auspuffanlage verbessert bei schlankem, unnachahmlichem Styling das Drehmoment.

Und das heißt nichts anderes als kraftvolle Beschleunigung und dynamisches Spurtvermögen. Elastisch, ruckfrei, überlegen, bei leisem Lauf und sicherer Handlichkeit dieser sportlichen Leistungs Maschine.

Honda CB 550 Four-in-one. Motorradfahren im neuen Stil.

HONDA

Für weitere Informationen und Handlernachweis schreiben Sie bitte an: European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach, Spremlinger Landstr.166

Fahrbericht

Monteverdi Safari

Für Leute, die das stattliche 1800 kg wiegende Mobil gerne noch ein bißchen stärker hätten, hält Monteverdi wahlweise eine 182 PS (134 kW) starke 5,9 Liter-Version bereit. Und selbst für den, der nach dem 7,2 Liter großen Chrysler-„big block“ fragt, hat er ein verständnisvolles Lächeln übrig: „Der große Motor würde ohne weiteres hineinpassen.“

Monteverdi schätzt die amerikanischen Triebwerke vor allem wegen ihrer Robustheit und Langlebigkeit. Schwierigkeiten mit der Kühlung, von denen die großvolumigen Achtzylinder bei hoher Beanspruchung regelmäßig befallen werden, begegnet er durch den Einbau eines eigens entwickelten Wasserkühlers und einer größeren Ölwanne, in der 7,5 Liter Schmierstoff Platz finden.

Robustheit stand auch bei der Konzeption des Fahrwerks im Vordergrund. Anstatt wie beim Range Rover die starren Achsen mit zusätzlichen Längslenkern zu führen und mit Schraubenfedern abzufedern, blieb Monteverdi bei dicken Blattfederpaketen, „weil die notfalls jeder Schmied in einem kleinen Dorf in Afrika reparieren kann“. Trotz dieser Lastwagen-Konzeption war

Das kann einen Fiat nicht



Ein Fiat von vielen: Der Fiat 127 Special, 896 ccm, 45 PS, 141 km/h, Einzelradaufhängung, Stabilisator vorn, stabilisierende Querblattfedern hinten, dreigeteilte Lenksäule, Scheibenbremsen vorn, Gürtelreifen, 2-, 3- oder 4-türig, mit Normal- oder Specialausstattung. Fiat 127 Normalausführung mit 40 PS, 7,5 Liter Normalbenzin/100 km, ab DM 7.490,- unverbindliche Preisempfehlung. 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung. 2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

der erste Fahreindruck zufriedenstellend, wobei man außerdem nicht übersehen darf, daß es sich bei dem automotor und sport zur Verfügung stehendem Auto um einen noch nicht endgültig abgestimmten Prototyp handelte.

Erwarten darf man jedenfalls ein problemloses Verhalten in Kurven sowie einen brauchbaren Federungskomfort.

Den positiven Eindruck schmälerten das laute Abrollgeräusch der dicken Geländereifen und das bei eingeschaltetem Vierradantrieb gelegentlich auftretende Rucken in der Lenkung.

Ob der Safari Erfolg hat und zu einer ernsthaften Konkurrenz für den etablierten Range Rover werden kann, hängt in erster Linie davon ab, wo er

gebaut wird. Sollte beispielsweise Karman die Fertigung übernehmen, rechnet Monteverdi mit einem Preis von rund 40 000 Franken, während bei ihm selbst in Handarbeit gefertigte Exemplare mit Sicherheit kaum unter 70 000 Franken zu haben sein würden. Das wäre, wie auch der Meister freimütig zugibt, eindeutig zuviel für ein Auto dieses Kalibers.

G. L.

t erschüttern.

Auch wenn eine Straße mal in Verlegenheit gerät – ein Fiat nie. Ein Fiat nimmt sie, wie sie kommt. Ob die Straße sich mal als holpriger Steinbruch, welliges Wattenmeer, steiniges Flußbett oder kurvige Berg-und-Tal-Spirale gibt. Ein Fiat bleibt mit allen vier auf der Bahn. Geradeaus und anpassungsfähig zugleich.

Einem Fiat hat man schon von Hause aus in langwierigen Tests unter härtesten Bedingungen Disziplin beigebracht. Und jeder Fiat geht aus dieser Tortur als gereiftes Auto hervor. Sicher in allen Situationen. Schnell und folgsam auf alle Fahrbefehle. Konsequenter in der Ausführung. Treu und zuverlässig für viele Jahre. Und auf allen Straßen. Ein Fiat würde selbst auf dem Mond versuchen, sich aus dem Staube zu machen...

Fiat fährt den richtigen Kurs:

Fiat fährt mit Sicherheit

Fiat dient mit Langlebigkeit

Fiat glänzt mit Korrosionsschutz

Fiat spart mit Extrakosten

Fiat grüßt mit Fahrfreude

Steuern Sie auf Fiat-Kurs! Fordern Sie das »Fiat-Kursbuch« an und unterstreichen Sie, welches Modell – vom kleinsten bis zum gehobenen – Sie überzeugen soll.

126 ☐ 127 ☐ 128 ☐ 128 berlinetta ☐

131 mirafiori ☐ 132 ☐

Name _____

Adresse _____

(Bitte ausschneiden und einschicken an die Deutsche Fiat AG, Postfach, 71 Heilbronn)

FIAT

Autos mit Witz und Verstand

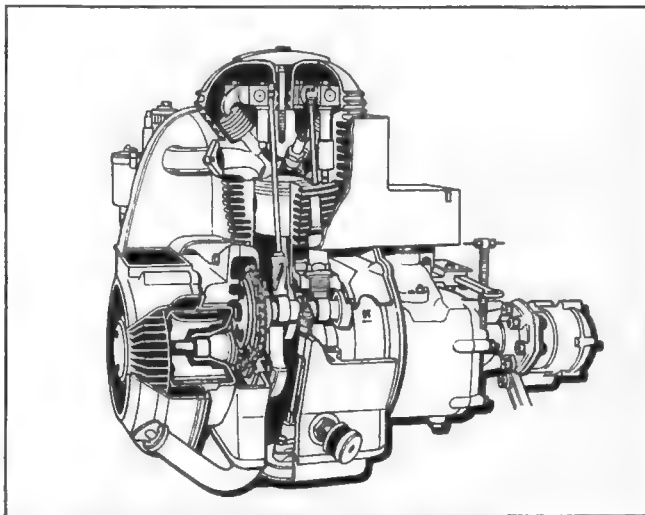
Erinnern Sie sich?

Sie war eine geborene Iso Rivolta und stammte aus einem bis dahin mehr wegen seiner Kühlmaschinen angesehenen italienischen Haus. Nennenswerte Gegenliebe wurde dem rundlichen Geschöpf daheim nicht zuteil, denn gegen Fiats Übermacht hatte dies erste vierrädrige Iso-Produkt wenig zu bestellen.

Die Bayerischen Motoren Werke hingegen sahen — auf dem Genfer Automobilsalon 1953 — im Iso Motocoupé das Ei des Kolumbus und ein Fluchtfahrzeug aus den roten Zahlen dazu. Sie bekamen dann, als sie bei Signore Rivolta anklopfen, nicht nur die Nachbau-Lizenz, sondern auch gleich noch die Preßwerkzeuge.

Im Jahr 1955 hatten die Münchner Entwickler das Werk der italienischen Kühlschrank-Konstrukteure hinlänglich ins Deutsche über-

BMW Isetta: das Ei, das aus der Kälte kam.



Der Isetta-Motor entstand aus dem Triebwerk der BMW R 25, der Antrieb der Hinterräder erfolgte BMW-unüblich über eine Kette. Die leicht modifizierte Urfassung der Iso-Isetta (unten) baute BMW nur zwei Jahre, dann wurde die Karosserie geändert (Bilder auf Seite 54).

setzt. Sie beseitigten den ursprünglich im Vorderlader-Coupé lärmenden Doppelkolben-Zweitaktmotor und transplantierten die kultiviert laufende Einzylinder-Viertaktmaschine aus dem 250er BMW-Motorrad.

Produktionspremiere feierte die deutsche Version des Glaseis dann stilgerecht zu Ostern 1955, und bis 1962 wurde die für damalige Begriffe konsequenteste Lösung einer überdachten Fahrmaschine 161 360mal produziert. Ein wirtschaftlicher Erfolg war der BMW Isetta dennoch nicht. Sie blieb gegen die roten Zahlen machtlos.

Eher mag sie schon für ihre Käufer eine wirtschaftliche Lösung gewesen sein. Immerhin kostete die Urfassung nur 2550 Mark plus 30 Mark für die Heizung, und dafür erhielt der Kunde ein zweisitziges Auto mit Faltdach, das übrigens als Notausstieg



Die Marathon-Batterie für Filmkameras. Mit ihr können Sie bis zu 73 Super-8-Filme drehen.

Ganz gleich, welche Batterien Sie in Ihrer Filmkamera haben, sie sind meistens zu schnell leer. Stimmt's?

Weil das so ist, haben wir eine Batterie gemacht, die besonders lange hält. Eine Marathon-Batterie, die Ucar Professional.

Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben. Viel länger. So lange, daß Sie zum Beispiel 73 Super-8-Filme

drehen können. Das sind drei Stunden 39 Minuten Kino zu Hause.

Und mit der Ucar Professional filmt nicht nur Ihre Filmkamera länger. Ihr Kofferradio läuft länger, Ihr Cassettenrecorder spielt länger, Ihre Uhr tickt länger, Ihre Taschenlampe brennt länger, Ihr Taschenrechner rechnet länger, das Spielzeugauto Ihres Sohnes fährt länger.

Wenn Sie also gerade neue Batterien brauchen, warum nicht Ucar Professional?



**Ucar Professional, die Marathon-Batterie. Fast schon
wie Strom aus der Steckdose.**

Erinnern Sie sich?

zwingend vorgeschrieben war. Das Ganze lief knapp 90 km/h, beschleunigte in 32 Sekunden auf 80 km/h und begnügte sich mit vier bis fünf Litern Superbenzin auf 100 Kilometer.

Der mittschiffs in der Isetta stampfende Einzylinder erzeugte im Inneren die Geräuschkulisse von Fischerbooten, während die Umwelt wenig Anlaß hatte, das dumpfe Ballern als nervenschonend zu betrachten. Schnelle Isetta-Piloten allerdings erlösten ihre Mitmenschen oft ziemlich bald von solcher Belästigung: Die Isetta-Motoren brauchten bei hoher Drehzahl relativ viel Öl und hatten nur einen kleinen Vorrat (1,2 bis 1,8 Liter).

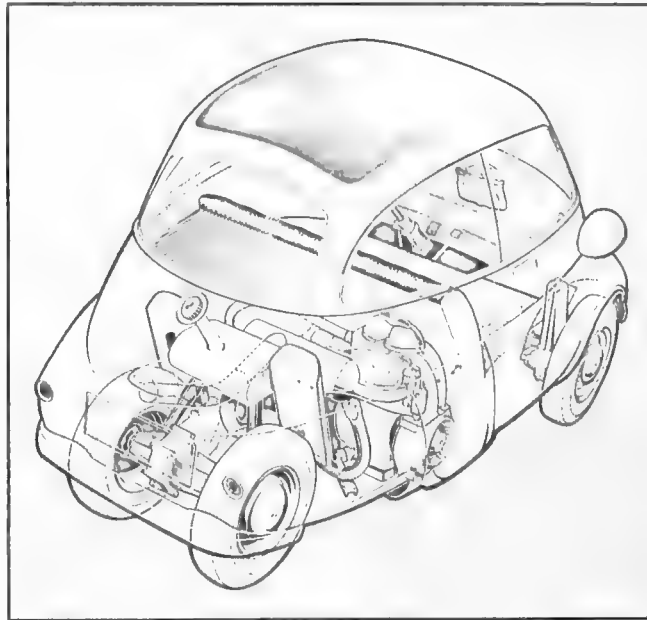
Dazu kam es leicht. Ließen Isetta-Piloten auf Autobahn-Gefällen das Gas voll stehen, erlebten sie 100 km/h unter bedenklichen Begleitumständen: bei 7000/min. Ein trockener Schlag machte dann oft dem Motor den Garaus.

50 cm³ mehr übrigens genügten damals schon für den Aufbau einer frühen Leistungs-Hierarchie: Es gab eine 250er Isetta mit 12 PS für die verzagte Mehrheit der Führerschein-4-Besitzer. Schnelle Kreise indes wählten die „300er“ mit 13 PS (Führerschein 3), die zwar nicht viel rascher lief, doch wegen ihres besseren Durchzugsvermögens geschätzt wurde. Immerhin entwickelte ihr Motor ein Drehmoment von 1,88 statt 1,45 mkg.

Ein erstaunliches Maß an Elastizität übrigens war allen Isettas eigen. Sie ließen sich mit 20 km/h im vierten Gang ruckfrei bewegen und waren im ersten Gang in der Lage, Langsam-Fahrduelle gegen Weinbergschnecken erfolgreich anzutreten.

Zu den bemerkenswertesten konstruktiven Leistungen an der BMW Isetta zählt die Schaltung. Der Schalthebel befand sich links und betätigte mit einem Aufwand von Gestängen, wie er heute nur

noch im Rennwagenbau üblich ist, das unsynchronisierte Klauen-Getriebe des quer installierten Mittelmotors. Es hat seither bei Serienautos mit zentralem Triebwerk kaum je wieder eine bessere



Die Zweitaufgabe der Isetta bekam Schiebefenster. Bei allen Typen ersparte die schmale Hinterachsspur das Differential; wie der Porsche 917 turbo hatte die Isetta einen starren Durchtrieb. Die Fronttür (unten) war praktisch, aber nicht populär, ein Kofferraum wurde sehr vermißt.



Lösung dieses kniffligen Problems gegeben. Die Isetta ließ sich mit links rasch und mühelos schalten.

Das Fahrwerk verhalf der Isetta vermehrt von vier Spuren zu ihrem Spitznamen: Sie hieß im Volksmund Schlagloch-Suchgerät. Denn da jedes Rad seinen eigenen Weg ging, fiel es der Isetta leicht, jede Bodunebenheit zu registrieren. Federweg stand dieser Eigenschaft nur in bescheidenem Maße gegenüber.

Die Vorderachse mit ihren gelenkten Federelementen federte trotz einer gründlichen Änderung immer nur sehr kurzhubig. Die schmal-spurige Hinterachse hoppelte, von Blattfedern niedergehalten, auch ziemlich nervös. So war für den Komfort mehr die Straßenbeschaffenheit als die Konstruktion der Radführungen zuständig.

Diese gesunde Härte freilich bescherte dem 2+2-Rad Isetta dann eine doch recht unverhoffte Fahrsicherheit. Die Isetta war des Unter- und des Übersteuerns mächtig und neigte in Grenzsituationen eher zu einem Dreher als zum klassischen Dreirad-Überschlag. Auch bei den Bremsen entschied sich BMW seinerzeit klar für aktive Fahrsicherheit. Sie waren hydraulisch betätigt, was in jenen Jahren beispielsweise beim VW Standard noch nicht üblich war.

Doch verhalfen auch Detailarbeit und Modellpflege BMW nicht zu einem wirklich gewinnbringenden Isetta-Geschäft. Zwar verkaufte sich die Zweitaufgabe mit Schiebefenstern (1957 bis 1962) viel besser. Sie kostete übrigens 2695 Mark und genauso viel wie heute ein gut ausgestattetes Kleinkrafttrad. Doch seinerzeit war ein Fiat 500 schon für 3120 Mark zu haben.

-cph-

**Für
Ihre
Sicher-
heit:**



10 Millionen Test-Kilometer im Jahr !

So viele Testkilometer unter härtesten Bedingungen müssen die Reifen auf den Michelin-Versuchspisten Jahr für Jahr über sich ergehen lassen. Kontrollen, Messungen, Analysen folgen Schlag auf Schlag.

Ziel: größtmögliche Fahrsicherheit in allen Situationen – für alle Autofahrer und alle Fahrzeuge.

Dabei werden wichtige Eigenschaften der Reifen wie Kilometerleistung und Fahrkomfort natürlich nicht vernachlässigt. So entsteht die Spitzenqualität, die jeden Michelin-Reifen auszeichnet.



MICHELIN **zx**

kompromißlose Qualität

Monsieur Bagheera

Chef der Matra-Autotechnik: Philippe Guédon.

Engins Matra: Das erste Wort steht für Maschinen im weitesten Sinn, der Name Matra ist aus Mécanique Aéronautique et Traction komprimiert, zu deutsch etwa Gesellschaft für Luftfahrt und Triebwerkstechnik. Die Anfänge gehen auf 1941 zurück; hauptsächlich befaßt sich Matra mit Raketen nebst sonstigem Luft- und Welt-raumgerät, dazu progressiven Forschungen und Entwicklungen. Die Automobilabteilung beschäftigt etwa 850 von insgesamt 5000 Matra-Menschen, die übrigen

arbeiten in den Abteilungen für Rüstung, Ziviles und in der Spezial-Division, zuständig für die Matra-Rennwagen, die mit dem Bagheera weder verwandt noch verschwägert sind.

Die Matra-Autogeschichte geht auf den Konstrukteur René Bonnet zurück. Von 1938 bis 1961 war er das B. in der kleinen Firma D.B. (Deutsch-Bonnet), die sich mit Sport- und Rennsportwagen einen nationalen Namen machte. 1962 arbeitete Bonnet allein weiter. Für sei-

nen Mittelmotor-Djet und einen Formel 3-Wagen half Matra als Sponsor, doch 1965 ging Bonnet die Luft aus. So kam Matra ans Auto, auf Piste und Straße. Teils um das Geld wieder hereinzubringen, teils um den Namen bekannt zu machen und nicht zuletzt aus Sportbegeisterung.

Nur drei Monate noch arbeitete Bonnet für Matra; dann erschien in der Sport-Gazette L'Equipe eine Matra-Anzeige: „Ingenieur für Hochleistungswagen gesucht.“ So

kam der Simca-Ingenieur Philippe Guédon zu Matra.

Bis 1967 wurde am Djet gefeilt, der nun Matra hieß; der Gran Turismo Jet 6 rannte im Sport. Aber Renault engagierte sich bei der Alpine, Matra entschied sich für ein eigenes Modell: Sportlich, aber nicht für Rennsport-Ambitionen, 2+2-Sitzer, wieder Kunststoffkarosse und Mittelmotor.

Ein Stilist, der jetzt bei Renault ist, zeichnete ein abenteuerliches Design (Guédon:



Die Matra-Automobilabteilung ist klein, doch Philippe Guédon würde gegen kein Angebot einer großen Firma tauschen

Familien-Ausflug



Was vielen Familien fehlt, die Porsche-Familie hat's – das »Wir-Gefühl«: gleiche Interessen, gemeinsame Ziele, Zeit füreinander. Und Zeit für das von allen geliebte Hobby: Autofahren, besser fahren als andere – und fairer dazu. In einem außergewöhnlich sicheren, außergewöhnlich zuverlässigen und außergewöhnlich attraktiven Automobil.

PORSCHE

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · Postfach 40 06 40 · 7000 Stuttgart 40

Monsieur Bagheera

„Eine Art Schuhkarton“). Der dafür eingekaufte Ford V4-Motor — vermittelt durch einen Matra-Freund bei Ford — brachte diesen Matra immerhin auf 170 km/h und den Namen unter die Leute.

Philippe Guédons Automobilabteilung war und ist eine Ideenküche, stets in Studien engagiert. Eine wurde zum Produktionsmodell entwickelt: 1973 erschien der Bagheera, bei dessen Styling man auch einen Blick auf den Ferrari GTB 4 Daytona warf. Und weil ein Mittelmotor-2+2-Sitzer im gebotenen Kleinformat nicht den rechten Zuschnitt hat, ein reiner Zweisitzer aber Familien wie Partygäste frustriert, kam Guédon auf die Idee des rechten Doppelsitzes; die Initialzündung brachte eine zufällige Fahrt in einem Ford Transit.

Der Mann, der den Bagheera machte: Philippe Guédon ist Jahrgang 1933, 1,83 Meter groß und 78 kg schwer. Sein Vater handelte mit Immobilien, der Großvater war Zöllner, und die Mutter stammt aus einer französischen Immobilien-Familie. Philippe wollte seit jüngsten Jahren Autos bauen und nichts als Autos, wurde aber aufs humanistische Gymnasium Charlemagne geschickt und für Immobilien vorgesehen. Nach dem Schul-Abschluß erwarb er mit 17 auf dem Technikum das Baccalaureat technique, fiel bei der Prüfung zur technischen Hochschule 1951 durch, bestand sie 1952 und wählte den Studienort Angers wegen der Nähe zu Le Mans.

1956 erwarb er Diplom und Doktorat und ging zu Simca. Ein Jahr Runde durch die Abteilungen, zwei Jahre Ausbilder für Kundendienst-Ingenieure und weitere zwei Jahre im Service-Management brachten ihn 1962 als Assistenten an die Seite von

Vittorio Montanari, der in der letzten Kooperationsphase Fiat-Simca am Projekt 1100 arbeitete.

Dann kam Matra. Die Simca-Karriere aufzugeben, war für Guédon ein Risiko, der Autobau bei Matra für Jahre noch ein Abenteuer. Er hat es nie bereut: „Mich reizte das Wagnis, die Dynamik.“

Philippe Guédon lebt in Kultur und Disziplin der französischen Bürger-Oberklasse. Vom Vater, der standhaft

fährt mittags an etwa vier von fünf Tagen zum Essen nach Hause.

Der Feierabend beginnt zwischen 18.30 und 19.30 Uhr, Heimarbeit gibt es grundsätzlich nicht. Michèle fährt einen Buggy auf Renault 8-Basis, der mal als Matra-Prototyp entstand; auch Philippe mag ihn. Doch fürs Tummeln hat er eine Honda SL 125 S, das Cross-Modell, und am Wochenende fahren die Guédons oft mit Freunden den Fahrrad, Philippe auf ei-

Unkonventionelle, gern hat er leichtes Café-théâtre, und Lesen gehört bei ihm zum Leben — Zeitungen bis zur literarischen Moderne. Le Corbusier wird geschätzt, auch eine Talleyrand-Biographie findet sich, Racine, Mythologisches, Technisches ohne enge Grenzen. Da kommt die Frage nicht auf, wie man dermaleinst das Alter zu verbringen gedenkt.

Fünf Wochen Urlaub werden es meist, vorzugsweise in den Pyrenäen oder der Bre-



Trotz der Studien und Prototypen: Tägliches Engagement gilt dem Bagheera

Schweizer (aus Rolles bei Lausanne) geblieben ist, hat er dazu noch einen soliden Unterzug. Er wohnt im Bungalow-Anhang des Dorfes Le Vallon de Chavelet, sein neues Haus entspricht außen dem Landhausstil, mit dem sich Franzosen seiner Prägung manche architektonische Verirrung sparen.

Seit 15 Jahren ist Philippe Guédon mit Michèle verheiratet. Sohn Oliver ist 14 und will Tierarzt werden, Frédéric hat mit 10 den festen Wunsch, Spielzeuge zu konstruieren, eine Rasse-Katze macht Honneurs. Pünktlich um 7.30 startet Philippe seinen Bagheera, setzt Frédéric bei der Schule ab und

nem achtgängigen Motobécane; 30 km-Touren sind Standard.

Auto-Ideale außer Matra? Im klassischen Bereich nennt er neben dem Mercedes SSK den Bugatti Atlantic, und vor der Tür hätte er gern einen Mercedes 450 SEL 6.9 neben einem Lotus Super Seven.

Sein automobilistisches Vorleben reichte von einer BMW Isetta anno 1955 über einen Renault 4 CV zu Autos fürs Herz: Citroen 15 CV und Talbot. Zu Hobbies fallen ihm drei Stichworte ein: Autos, Neugierde auf die Welt, Kultur — speziell Theater. Hier interessiert ihn das

tagne. Gegen die Arbeit bei Matra würde Philippe Guédon kein Angebot einer Großfirma tauschen: „Ich glaube an die kleinen Gesellschaften.“

Und er fügt hinzu: „Es ist für uns Selbstdisziplin, nur mit Chrysler-Simca zusammenzuarbeiten.“ Doch Selbständigkeit gehört zum Selbstverständnis: „Uns verbindet ein Vertrag, keine finanzielle Bindung.“ Der Name Bagheera vom schwarzen Panther in Kiplings Dschungelbuch stammt aus dem Schutzrecht-Schrank von Simca. Für Philippe Guédon steht er für Freiheit im Dschungel der industriellen Welt. *Paul Simsa*

NEU Drahtloser Kopfhörer
»Infraton« mit individueller
Lautstärkeregelung
Tonempfang durch unsicht-
bares Infrarotlicht. Ein
Kopfhörer wird mitgeliefert.
Beliebig viele können ver-
wendet werden.



NEU Ein- und Ausschalt-
zeit vorprogrammierbar
(Programmierungsfeld ver-
deckt), sowie Vorwahl des
gewünschten Programmes.

**LUXUS
COLOR**

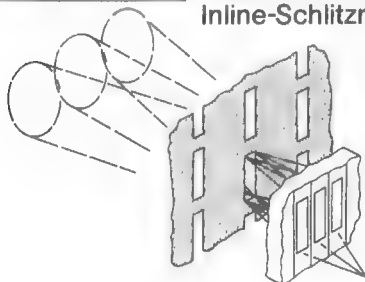
NEU Sensorgesteuerte
Ultraschall-Fernbedienung
»Teleoptimat« 12 Stations-
Sensoren, »Testomatic« für
ideal-Grundeinstellung,
»Trick-Ton« für Tonfilme,
»Time« für Zeit- und
Datum-Einstellung.



NEU Elektronische
Programmanzeige und
Zeit- und Datumsanzeige
im Wechsel sichtbar (auch
bei ausgeschaltetem
Gerät).

Eine Luxusausgabe unter den Farbfernsehgeräten. **dominant CT 5090 »U«.** Ausgezeichnet mit der Loewe Qualitäts-Marke.

Farbfernseh-Tischgerät dominant
CT 5090 U mit sensorgesteuerter Ultra-
schall-Fernbedienung, drahtlosem Kopf-
hörer und programmierbarer Digitaluhr.
Der Farb-Luxus: Neue 66-cm 110°-
Inline-Schlitzmasken-



Großfarbbildröhre mit Farbregel-
Automatik. Dadurch absolut helles
und konstantes Farbbild.
Die Zukunftstechnik: Modernste Loewe
Modul-Bauweise. Netzfrees
Chassis. Mehrere Sicherheits-

schaltkreise. Einfacher Service.
VDE-geprüft.

Wer ein Gerät mit dieser Qualitäts-

Marke kauft, kann gewiß
sein, daß jedes einzelne
Baulement vielfach
geprüft und kontrolliert
und die Geräte nach
strengsten Qualitäts-
normen gefertigt
wurden. Für den Käufer
die Garantie für
einen zuverlässigen
Gebrauchswert.

LOEWE
FERNSEHEN · RUNDUNK
HiFi

**LOEWE
QUALITÄT**
Sicherheit
auf
Dauer

Austin Morris MG

Autos, die nicht jeder fährt!



4

**Austin
Allegro 2
1100**

1083 ccm, 45 DIN-PS, DM 8.590,-



5

**Austin
Allegro 2
1300**

1256 ccm, 54 DIN-PS, DM 9.590,-



6

**Austin
Allegro 2
1300 Estate
(Kombi)**

1256 ccm, 54 DIN-PS, DM 9.890,-



10

**Triumph
Spitfire**

1474 ccm, 70 DIN-PS, DM 11.490,-



11

**Rover
2200 TC**

2160 ccm, 113 DIN-PS, DM 18.200,-



12

**Rover
3500 V8**

3470 ccm, 141 DIN-PS, DM 22.500,-



16

**Jaguar
XJ 4-2**

4198 ccm, 168 DIN-PS, DM 35.150,-



17

**Jaguar
XJ 4-2
Coupé**

4198 ccm, 168 DIN-PS, DM 37.610,-



18

**Jaguar
XJ 5-3**

5307 ccm, 287 DIN-PS, DM 47.290,-

Alle Preisangaben sind unverbindliche Preisempfehlungen.

Leyland-Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH

Jaguar Rover Triumph



**Mini
1000**

986 ccm, 39 DIN-PS, DM 6.990,-



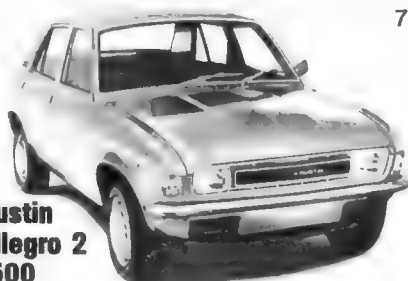
**Mini 1100
Special**

1097 ccm, 44 DIN-PS, DM 7.490,-



**Austin
Maxi 1750**

1721 ccm, 72 DIN-PS, DM 10.990,-



**Austin
Allegro 2
1500**

1459 ccm, 68 DIN-PS, DM 10.250,-



MG B

1777 ccm, 95 DIN-PS, DM 14.490,-



MG B GT

1777 ccm, 95 DIN-PS, DM 16.690,-



**Range
Rover**

3470 ccm, 132 DIN-PS, DM 30.020,-



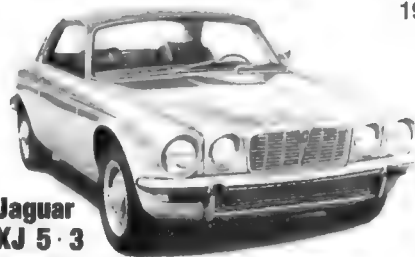
**Land-Rover
Typ 109**

2236 ccm, 70 DIN-PS, ab DM 25.260,-



**Land-Rover
Typ 88**

2236 ccm, 70 DIN-PS, ab DM 22.580,-



**Jaguar
XJ 5-3
Coupé**

5307 ccm, 287 DIN-PS, DM 50.500,-



**Jaguar
XJ S**

5307 ccm, 287 DIN-PS, DM 54.200,-

COUPON

ams 5

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich den Spezial-Prospekt über das Gesamtprogramm.

Besonderes Interesse habe ich für Ihre Modelle Nr. ☐ ☐ ☐

Coupon ausschneiden, aufkleben, Absender angeben und absenden an:

A. Brüggemann + Co GmbH
Postfach 1940
4000 Düsseldorf



Harffstr. 53, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

Glenn Miller in Concert



Den swingenden Sound der unvergeßlichen Arrangements, die bestechende Brillanz der Blechbläserensembles und der schmelzende Klang der Zwischenpassagen – diese und andere „Hör-Freuden“ können Sie sich gönnen, wann immer Sie wollen. Dank fortgeschrittener Kassettentechnik. Dank der hochentwickelten PIONEER – Kassetten – Tonband-Technologie.

PIONEER CT-F9191

Das Beste unter den Guten von PIONEER! Senkrechter Kassettenbetrieb, 2 Motoren, Dolby-Rauschunterdrückungssystem, Automatischer Bandsorten-Umschalter. Geringste Gleichlaufschwankungen durch 6-eckige Spulen-Aufnahmen. Memory-RAWIND. Direkt gekoppelter 3-stufiger Verstärker. MPX-Filter.

PIONEER CT-F7171

Ein professionelles Hochleistungsgerät mit Frontbedienung. Dolby-System. Bandsorten-Umschalter. Aufnahmebegrenzer mit Leuchtdiode. Elektronisch gesteuerter Gleichstrommotor. Skip-Schaltung.

PIONEER CT-F2121

Stereo – Kassetten – Tonbandgerät mit Frontbedienung. Für gehobene Ansprüche. Mit Dolby-System und Bandsorten-Umschalter. Im neuen exklusiven Metallic-Look.

PIONEER CT-F6161

Ein aufwendiges Stereo-Kassetten-Tonbandgerät mit Frontbedienung. Dolby-System. Bandsorten-Umschalter. Wiedergabe-Pegelregler. Skip-Schaltung.

Viel mehr erfahren Sie, wenn Sie mit dem Coupon den Gesamtprospekt über das große PIONEER HiFi-Stereo-Gesamtprogramm anfordern. Und wenn Sie Glück haben, gewinnen Sie darüber hinaus eine Glenn Miller C-Kassette.



PIONEER

bringt's original.

Info- und Verlosungs-Coupon
Schicken Sie mir kostenlos ausführliche Informationen über das PIONEER HiFi-Stereo-Gesamtprogramm. Dieser Coupon berechtigt Sie zur Teilnahme an der Verlosung von Glenn Miller C-Kassetten.
(Rechtsweg ausgeschlossen)



Name: _____

Anschrift:
PIONEER in Deutschland C. Melchers & Co.,
2800 Bremen 1, Schlachte 39/40

AMS/1/76

Plastik fürs Gel

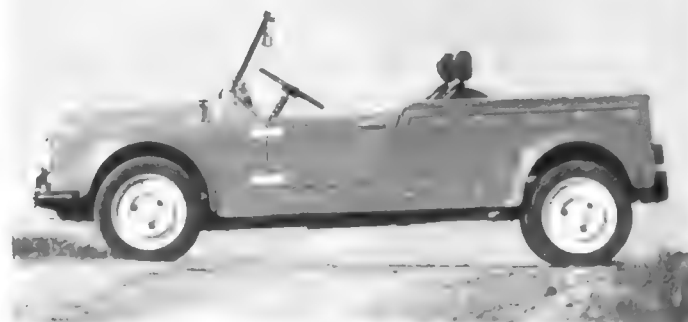
Freizeit-Wagen Sherpa: ein Kunststoff-Auto auf

Auf der letzten Automobilausstellung in Frankfurt stand es erstmals, in diesem Monat wird es produziert: das neueste Produkt der im württembergischen Auenstein ansässigen Vier-Mann-Firma Fiberfab.

Der nicht als Bausatz lieferbare Sherpa ist als Strand-, Jagd- und Freizeit-Unterersatz gedacht – ganz ähnlich wie der Citroen Méhari, der in der Bundesrepublik wegen der Brennbarkeit seines Aufbaues (TÜV Stuttgart:

„...nach kurzer Zeit mit stark wachsender Intensität...“) keine Betriebserlaubnis erhält. Da zudem Renault keine Anstalten macht, den ähnlich rustikalen Rodéo (Fiberglas) in Deutschland zu liefern und der VW 181 keinen populären Charme hat, sieht Fiberfab-Chef Kuhnle einen sicheren Platz für seinen Sherpa.

Den richtigen Stil hat er unzweifelhaft getroffen, die Gürtellinie ist höher als beim äußerst flachen Méhari, ein



Die Frontscheibe gibt es auf Wunsch auch umlegbar



Er ist ein Jeepy — Mittelding zwischen Buggy und Jeep

Fotos: Thoma

ände

2 CV-Basis.

Überrollbügel ist integriert. Für Kleinzeug findet man ein Schließfach im Heckabteil, der Rücksitz ist einfach eingesteckt und macht den Abbau zur Ladefläche problemlos, und ein Hardtop ist im Programm.

Unter der Karosserie stammen Fahrwerk nebst Motor von 2 CV oder Dyane — fabriken, wenn man es bezahlen mag, doch in der Regel will man bei Fiberfab für die 150 Wagen, die im Jahr gebaut werden können, gebrauchte Chassis verwenden. Fahrwerk, Motor, Auspuff, Heizung und Lenkung bleiben unverändert, die Karosserie ist durchgefärbt.

Prototyp-Fahreindrücke zeigen den Sherpa als vernünftiges Fahrzeug, das auch wacker querfeldein läuft. Selbstverständlich kostet der offene Aufbau einige Spitzen-km/h. Mit dem 435 cm³ und 23 PS starken Motor des 2 CV 4 kommt der Sherpa auf ca. 80 km/h, mit 600 cm³ und 32 PS der Dyane 6 auf ca. 90 km/h. Nächster Schritt soll eine Version für die Basis Ami Super sein.

Betrachterfreude wird durch den Preis gedämpft: Die Hoffnung auf ca. 4000 DM für den Aufbau hegte anfangs auch Chef Kuhnle, aber so billig geht es nicht; mit Türen ohne Verdeck sind es 6683 DM, mit Verdeck nebst Steckscheiben 7748 DM, mit Hardtop statt Verdeck 8576 DM. Als Extra kostet das Verdeck 1066 DM, das Hardtop 1776 DM — Mehrwertsteuer jeweils eingeschlossen.

„Meine 150 pro Jahr verkaufe ich allemal“, sagt Kuhnle. Und er fürchtet eher, daß man ihm wegen Lieferzeiten das Leben heiß macht. PS

Es ist eine Frage des Anspruchs

ob Sie sich einen Werther-Mantel kaufen



Ein Beispiel: Der Werther Intercity Coat. Mit Reisepaß-Safe, Travelcard-Tasche, Pen-Box und Brillen-Etui.

Mit Zeitungs- und Durchgreiftaschen. Und mit Ihrem Namen!

Bezugsquellen im In- und Ausland nennt Ihnen:

Werther International

4806 Werther, Nordstraße 19

Dielen:
Qualität,
die Sie
täglich
erleben



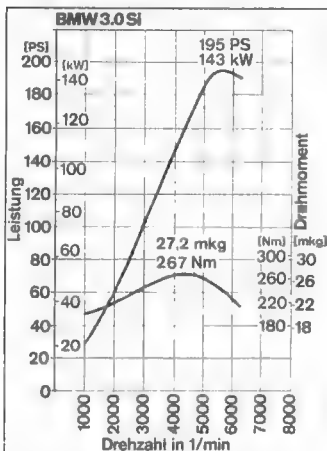
Werther: Wertbegriff für Mäntel

Nachrichten aus der Technik

Fünf PS weniger: BMW 3.0 Si

Mit 195 PS (144 kW) statt bisher 200 Pferdestärken (147 kW) müssen sich Käufer neuer BMW 3.0 Si-Modelle zufriedengeben. Der Leistungsverlust ist hauptsächlich auf die von 9,5 auf 9,0:1 reduzierte Verdichtung zurückzuführen, die mit Rücksicht auf das bleiarmer Superbenzin '76 vorgenommen wurde.

Außerdem bekam der Dreilitermotor eine neue Doppelrohr-Auspuffanlage zur besseren Geräuschdämpfung und eine andere Ein-



Leistungskurven des 3.0 Si

spritzung. Anstelle der mit einem Druckfühler arbeitenden D-Jetronic wird jetzt eine mit Luftmengenmesser operierende L-Jetronic-Anlage – beide stammen von der Firma Bosch – eingebaut.

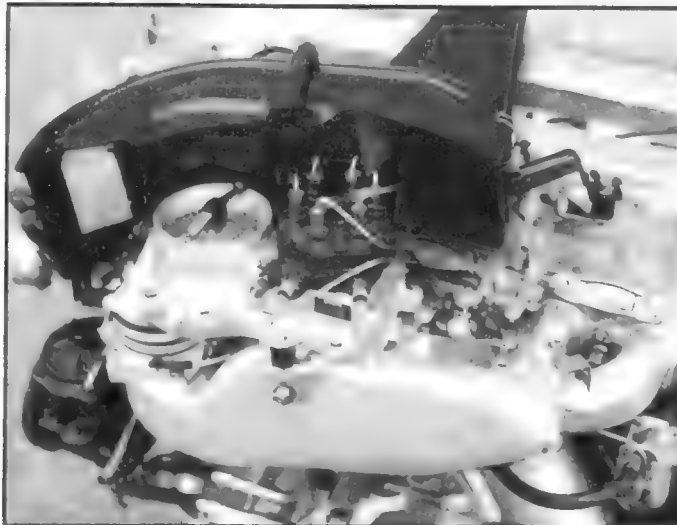
Künftig alle mit K-Jetronic: Mercedes-Einspritzer

Nachdem Daimler-Benz den Typ 450 SEL 6.9 als erstes Mercedes-Modell mit einer K-Jetronic-Anlage ausgerüstet hat, sollen künftig alle Einspritzmotoren mit dieser Benzineinspritzung versehen werden. Sie löst die elektronisch gesteuerte D-Jetronic ab. Bei den 2,8 Liter-Motoren für die S-Model-

le wurde die Umstellung aus Kapazitätsgründen bisher nur teilweise in die Serienproduktion übernommen, für das 3,5 Liter-Triebwerk steht sie noch bevor.

Zu den Vorzügen der K-Jetronic, die rein mechanisch gesteuert wird und konti-

nuierlich einspritzt, gehört ihr einfacher Aufbau. Dadurch ist die Anlage im Reparaturfall leichter instand zu setzen. Außerdem garantiert sie ein stets gleichbleibendes Luft/Kraftstoff-Verhältnis des Gemisches, da den Einspritzventilen die Benzinmenge in



2,8 Liter-Motor mit K-Jetronic-Benzineinspritzung

In Vorbereitung: Sechszylinder-Manta

Die Sechszylinder-Version des alten, von der belgischen Tuning-Firma Transeurope Engineering gebauten Opel Manta (2800 TE) wird voraussichtlich einen Nachfolger bekommen. Derzeit laufen bei der auf das Schnellermachen von Opel-Autos spezialisierten Firma Günther Irmischer (7057 Winnenden, Waiblinger Straße 30) die letzten Vorbereitungen zur Realisierung dieses Sechszylinder-Projektes.

Als Antriebsquelle wird der neue Manta den auch im Commodore GS/E verwendeten 2,8 Liter-Motor erhalten. Die serienmäßige L-Jetronic-Einspritzung soll aus räumlichen Gründen und wegen der einfacheren Abstimmung durch die mechanische Solex-Einspritzung ersetzt werden. Die Nennleistung bleibt mit 160 PS (118 kW) unverändert.

Der äußerlich an dezenten Kotflügelverbreiterungen, Front- und Heckspoiler sowie sieben Zoll breiten ATS-Leichtmetallfelgen (mit 195/70er-Reifen) erkennbare Sechszylinder-Manta soll etwa 21 000 Mark kosten und ab Mai lieferbar sein, wahlweise mit Fünfganggetriebe. Vorläufig geplante Auflage: 100 Exemplare.



Studie des von Irmischer geplanten Sechszylinder-Manta

Abhängigkeit von der angesaugten Luftmenge (Luftmengenmesser im Ansaugsystem vor der Drosselklappe) zugeführt wird.

Die Leistung der Motoren blieb mit Ausnahme des 2,8 Liter-Triebwerkes unverändert. Der bisher 185 PS (136 kW) starke Einspritzer leistet sowohl im S-Modell als auch im neuen Kleinen nur noch 177 PS (130 kW).

Der Leistungsverlust von acht PS ist aber nicht allein der K-Jetronic zuzuschreiben. Die wegen des bleiarmer Kraftstoffes (Super 76) um 0,3 reduzierte Verdichtung und die Verwendung des einen größeren Gegenruck aufbauenden Reflektions-Schalldämpfers – er kostet ebenfalls Leistung – haben einen wesentlichen Anteil an dem schlechteren Wirkungsgrad.

Neu: SR-Reifen von Michelin

Der Michelin zX, stückzahlstärkster aller Stahlgürtelreifen und Spitzenreiter sowohl im Erstausstattungs- als auch im Ersatzgeschäft, wird jetzt sukzessive durch eine Neuentwicklung, den XZX, abgelöst.

Vom bereits 1967 in der Bundesrepublik vorgestellten und seitdem mehrfach weiterentwickelten zX unterscheidet sich der XZX vor allem in der Profilgestaltung: das feingliedrige „Tannenbaum“-Design mußte einem Profil weichen, dessen kräftigere Querunterteilung für eine bessere Wasserabführung aus der Reifenaufstandsfläche sorgt.

Neben dieser insbesondere den Naßlaufeigenschaften zugute kommenden besseren Drainage soll der XZX Vorteile im Abrollgeräusch und in der Traktion bei Schnee haben. Trotz des größeren Negativ-Profiles soll die Verschleißfestigkeit keine nennenswerten Einbußen erlitten haben.

Den XZX wird es zunächst in der Größe 175 SR 14 und etwas später in der Dimension 185 SR 14 jeweils mit

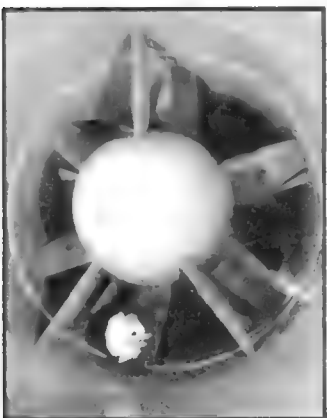


Das Profil des Michelin XXZ verspricht gute Drainage.

und ohne Schlauch geben. Sein Preis soll geringfügig (etwa zwei Prozent) über dem des entsprechenden zX-Reifens liegen.

Mit Klimaanlage: neuer Windkanal

Im Entwicklungszentrum der Firma Ford ist für rund 15 Millionen Mark ein neuer Windkanal entstanden, in dem auch klimatische Bedingungen simuliert werden können. Die Temperatur des



Das Gebläse erzeugt Windgeschwindigkeiten bis zu 180 km/h.

Luftstromes (Höchstgeschwindigkeit 180 km/h) kann von -40 bis +50 Grad Celsius, die Luftfeuchtigkeit zwischen 5 und 95 Prozent variiert werden.

Alle Versuchs- und Meßeinrichtungen, dazu gehört unter anderem ein bis 225 PS (166 kW) Motorleistung ausreichender Rollenprüfstand, sind an einen Computer angeschlossen. Er registriert alle Ergebnisse.

Bundesschatzbriefe. Hoher, sicherer Gewinn. Aber wenn Sie wollen, schon übers Jahr wieder Bargeld.



Bei Bundesschatzbriefen haben Sie das beruhigende Gefühl, Ihr Geld sicher und gewinnbringend anzulegen, ohne es lange festzulegen.

7,63 % Rendite pro Jahr.

Das bieten Ihnen Bundesschatzbriefe Typ B mit Zinsansammlung nach 7 Jahren Laufzeit. Bei Typ A mit jährlicher Zinsauszahlung und 6 Jahren Laufzeit erzielen Sie 7,27 % Rendite pro Jahr.

So wächst der Zins:

1. Jahr 5,25 %	2. Jahr 6,50 %	3. Jahr 7,25 %	4. Jahr 8,00 %
5. Jahr 8,50 %	6. Jahr 9,00 %	7. Jahr 9,00 %	

Aus 1.000 DM werden so mit Typ B 1.673 DM.

Schon übers Jahr wieder Bargeld.

Bei Geldbedarf können Sie Bundesschatzbriefe schon ab 3. 1. 1977 täglich wieder verkaufen. Zu 100 % plus Zinsen. Nutzen Sie diese Vorteile. Bundesschatzbriefe gibt es schon ab 50 DM bei Ihrer Bank, Sparkasse oder Landeszentralbank.

Weitere Informationen durch den Bundesschatzbriefdienst, Postfach 2367, 6000 Frankfurt am Main 1, Telefon (06 11) 55 88 66.



**Bundesschatzbriefe. Besitz, der sicher wächst.
Bargeld, wenn man's braucht.**

Mittelstufe

Ein neuer Renault schließt die Lücke zwischen R 16 und R 30 TS.

Markentreue ist eine Eigenschaft, die Automobilhersteller bei ihren Kunden verständlicherweise besonders schätzen. Zu der Philosophie der französischen Régie Renault gehört es deshalb, ein möglichst lückenloses, eine weite Preisspanne umfassendes Modellprogramm bereitzuhalten, um die sogenannten Aufsteiger bei der Stange zu halten.

Mit der Vorstellung des Renault 30 TS im letzten Jahr war dieses System etwas ins Wanken geraten. Denn das Spitzenprodukt des staatlichen Automobilkonzerns, obwohl im Vergleich zur Konkurrenz recht preisgünstig, geriet immerhin so teuer, daß vielen Besitzern des in der Modellhierarchie darunter rangierenden Renault 16 der finanzielle Sprung zur Sechszylinder-Limousine zu groß erschien.

Ihnen kann nun geholfen werden: In die vorhandene Lücke schiebt sich der neue Renault 20, der aus der Kombination der R 30-Karosserie mit dem Motor des R 16 TX entstand.

Vier statt sechs Zylinder

Der Vierzylindermotor, der in seiner Grundform seit 1965 gebaut wird, weist einige moderne Konstruktionsmerkmale auf. Er ist ganz aus Leichtmetallguß gefertigt und hat einen nach dem Querstromprinzip arbeitenden Zylinderkopf mit V-förmig hängenden Ventilen.

Fotos: Thoma

Der neue Renault 20 kommt im nächsten Monat auf den deutschen Markt.



Diebstahl und Doppelsieg

Überlegener Reifenerfolg für Pirelli

Die Rallye Monte Carlo 1976 fing dramatisch an. In Mailand wurde der deutsche Pirelli-Service-LKW mit 226 Reifen und Felgen gestohlen. Ersatz wurde über Nacht beschafft.

„Monte“-Rallye wurde zur „Pirallye“

Über Sieg und Niederlage entschieden die Reifen. Das Reglement befahl: Nur ein Reifentyp, gleiche Reifenmarke und -abmessung. Kein Profilwechsel. Fachwelt und Presse favorisierten den Pirelli Cinturato P 7, eine Sonderentwicklung des Reifens, mit dem der Porsche Turbo serienmäßig ausgerüstet ist. Der Favorit - von der AUTO-ZEITUNG als „Wunderreifen“ bezeichnet - wurde der große Sieger. Sieben Teams waren mit P 7 bereift. Unter den ersten Acht hatten fünf Teams den P 7 auf den Felgen.

„Wie wäre Lancia zu schlagen?“

Das fragte die Times den englischen Rallye-Teilnehmer Roger Clark. Antwort: „Einzige Möglichkeit: Denen die Räder wegnehmen!“ Denn die waren mit Pirelli Cinturato P 7 bestückt. Die Lancia-Stratos-Crew fuhr vom Start weg ihren Sieg ins Ziel. Sieger auf P 7: Munari/Maiga. 2. Platz: Waldegaard/Thorzelius, ebenfalls auf P 7. Doppelsieg für Pirelli.

„Opel-Nacht der langen Messer“

Einen glänzenden 4. Platz holte bei dieser mörderischen Nachtprüfung das Kadett-Team Röhl/Berger. Auf den Felgen: Cinturato P 7. Damit schaffte Opel



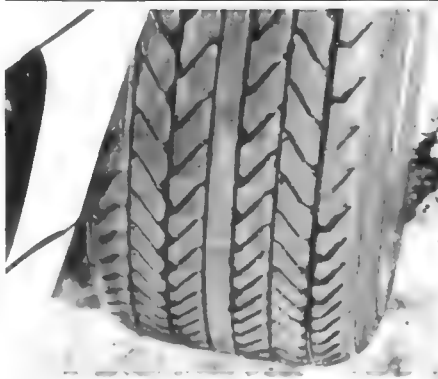
Großartige Opel-Leistung durch Röhl/Berger. Der Reifen dieses Teams: Pirelli Cinturato P 7.



Der P 7 brachte dem siegreichen Lancia-Stratos-Team Munari/Maiga wertvolle Sekunden.

in der Marken-Wertung für die Rallye-Meisterschaft den 2. Platz. Platz 1: Lancia Stratos. Noch ein Doppelsieg für Pirelli.

P 7 für Porsche



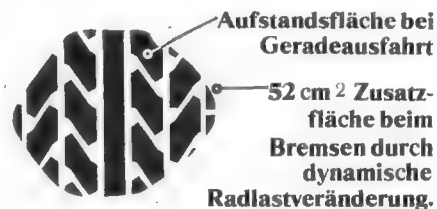
Bodenhaftung und Bremsleistung sehr gut: Pirelli Cinturato P 7

Der serienmäßige Cinturato P 7 ist ein Hochleistungs-Komfort-Reifen der Serie 50, bei dem die Lauffläche doppelt so breit wie die Flankenhöhe ist. Von Porsche-Turbo-Fahrern (auch von Carrera-Fans) wird er wegen seiner unübertroffenen Leistung auf nasser Fahrbahn und seines erstaunlich guten Komforts gerühmt.

Mehr Bodenhaftung

Bei Vergleichstests ist der Cinturato P 7 herkömmlichen VR-Reifen überlegen. 7% mehr Bodenhaftung bei Nässe (Kreisbahn). Beim Bremsen und in der Kurve

vergrößert sich die Aufstandsfläche und erhöht die Fahrsicherheit. Fast 40% der gesamten Aufstandsfläche sind Drainagerillen, die ideal das Wasser aufnehmen, blitzschnell abgeben und so vor Aquaplaning schützen helfen.



Der extrem flache Querschnitt bringt Sicherheit. Durch die niedrige Seitenflanke werden hohe Seitenstabilität und verkürzte Lenkansprechzeit erreicht.



P 7-Fortschritt für alle Pirelli-Reifen

Wie der Cinturato P 7 haben auch alle anderen Pirelli-Stahlgürtelreifen eine Sicherheits-Nylonabdeckung über den Stahlgürteln, eine einlagige Karkasse und Wulstverstärkungen. Damit werden extreme Fahrstabilität und Reifenfestigkeit erreicht. Ein konsequenter Fortschritt in der Reifentechnik.

Ein Qualitätsbeweis aus unserem Master-Programm:

Die 2-Gang-Schlagbohrmaschine mit voller Kraft in jedem Gang. Das schafft nur ein mechanisches Getriebe.



DM 109,-*

Master-Schlagbohrmaschine DN 7

Wenn die Kraft nicht nachlassen soll, brauchen Sie zum Bohren eine Schlagbohrmaschine mit vollem Durchzugsvermögen in jedem Gang. Die DN 7 schafft's. Denn – sie hat ein mechanisches Getriebe aus spezialgehärteten Stahl-Zahnradern.

Der kräftige 330 Watt-Motor gibt in jedem Gang volle Leistung an das Getriebe. Je nach Arbeitseinsatz können Sie die richtige Drehzahl und Kraft einsetzen – wie bei Ihrem Auto.

Kennen Sie in dieser Preisklasse eine andere Maschine mit dieser Leistungskraft?

Ein großer Fortschritt für Heimwerker: Black & Decker Master-Maschinen.

Jeder Heimwerker macht handwerkliche Fortschritte und will darum anspruchsvollere Maschinen. Dafür entwickelte Black & Decker die Master-Maschinen. Maschinen für verschiedene Arbeitsbereiche, deren Motorkraft speziell auf die jeweilige Arbeitsleistung abgestimmt ist. Wie ein Handwerker sägen, schleifen, fräsen, hobeln, spritzlackieren und bohren. Ohne zeitraubendes An- und Abbauen von Zusatzgeräten.

Master-Maschinen kosten kaum mehr als die Zusatzgeräte anderer Hersteller. Das macht den Fortschritt perfekt.

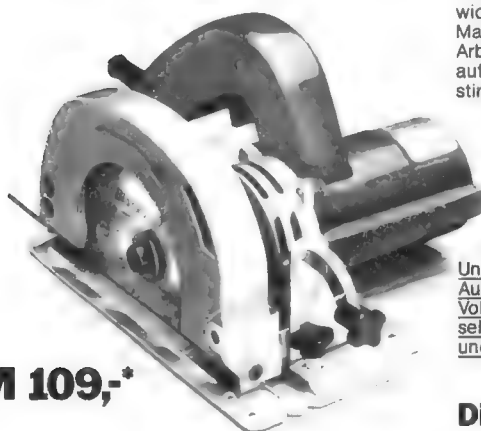
Und:
Auf jedes Gerät erhalten Sie 1 Jahr Vollgarantie. Alle Maschinen sind selbstverständlich schutzisoliert und funk- und fernsehentstört.

Warum Black & Decker so günstige Preise hat. Und trotzdem erstklassige Qualität bietet.

4 Millionen Black & Decker Maschinen kauften bisher Deutschlands Heimwerker. Jeder 3. Heimwerker arbeitet damit. Gibt es einen eindrucksvolleren Beweis für ausgereifte Technik und Zuverlässigkeit?

Um der großen Nachfrage gerecht zu werden, haben wir immer rationellere Fertigungs-Techniken entwickelt. Das führte zu einer immer wirtschaftlicheren Herstellung und erlaubte uns trotz der Kostensteigerungen stabil günstige Preise anzubieten. Und gleichbleibend erstklassige Qualität. Denn wir wollen auch unseren 5millionsten Kunden zufriedenzustellen.

* Unverbindliche Preisempfehlung



DM 109,-*

Die Handkreissäge für präzisen Schnitt. Denn die Antriebswelle ist kugellagert.

Master-Handkreissäge DN 55
Sägt härtestes Holz schnell und genau.
450 Watt Motor. Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad. Schnitttiefe 35 mm

Diese Sticksäge führen Sie sicher durch engste Kurven. Denn sie hat zusätzlich eine stufenlos verstellbare Sägeblattführung.

Master-Sticksäge DN 35
330 Watt Motor. Automatische Schnittflächenreinigung durch eingebautes Gebläse.



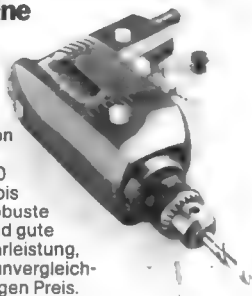
DM 105,-*

Black & Decker®

...und weitere
**Maschinen aus dem
großen Black & Decker
Master-Programm:**

**Neu: 2-Gang-Schlagbohr-
maschine
DN 6**

Bohrt Beton
bis 10 mm,
Stahl bis 10
mm, Holz bis
20 mm. Robuste
Technik und gute
Schlagbohrleistung,
zu einem unvergleich-
lich günstigen Preis.



Vibrationsschleifer DN 46

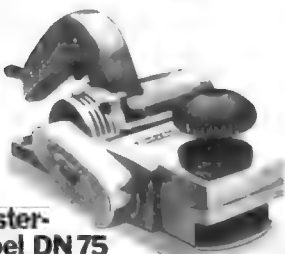
Feiner,
gleichmäßiger
Schliff durch
hohe Schleifge-
schwindigkeit. 16.000
Schleifbe-
wegungen
pro Minute.
Ideal zum
sauberen
Flächenschleifen.

DM 89,-



**Master-
Hobel DN 75**

Hobeltbreite 75 mm
Hobelt Türen, Bretter, Kanten
schnell und genau.



**Einhand-
Winkelschleifer
DN 10**

Zum Schleifen
und Trennen
von Stahl
und Stein.
400 Watt
Motor.
10.000 U/min.



**Viele andere Maschinen
des Master-Programms
erleichtern Ihnen die
Arbeit wie z.B.:**

- 2 Hochleistungs-Spritzpistolen,
- 1 Oberfräse,
- 2 Vibrationsschleifer,
- 3 2-Gang Schlagbohrmaschinen,
- 1 Universal-Hobel,
- 1 Handkreissäge,
- 2 Stichsagen.

Fahrbericht

Renault 20

Mit einer obenliegenden Nockenwelle kann das langhubige Triebwerk, das in modifizierter Ausführung auch in den Alpine-Sportwagen verwendet wird, zwar nicht aufwarten, doch ist die seitliche Nockenwelle immerhin so hoch plziert, daß die hin- und hergehenden Massen des Ventiltriebs vergleichsweise gering sind.

Mangelnde Drehfreude kann dem 90 PS (66,2 kW) bei 5750/min leistenden Triebwerk denn auch nicht nachgesagt werden. Es dreht ohne Umstände bis weit über 6000/min, und die Renault-Techniker hatten keine Scheu, den R 20 im großen Gang so zu übersetzen, daß der Motor bereits in der Ebene in den roten Bereich dreht, der auf dem Drehzahlmesser bei 5800/min beginnt.

Bei der ersten Bekanntheit mit dem neuen Renault erschien die Beschleunigungselastizität auch recht erfreulich — welche Werte der R 20 im Vergleich zu Konkurrenzmodellen erzielt, wird allerdings erst ein späterer Test klären können.

Da der Vierzylinder kein ausgesprochen leichtgewichtiges Auto zu bewegen hat (Renault gibt ein Leergewicht von knapp 1200 kg an), ist der Fahrer bei höherem Leistungsanspruch dennoch darauf angewiesen, das Drehvermögen auszunutzen und die Drehzahl durch häufigen Gebrauch des Mittelschalthebels nicht zu weit abfallen zu lassen. Dank der leichtgängigen und exakten Schaltung (auf Wunsch ist auch ein automatisches Dreiganggetriebe lieferbar) macht dies wenig Mühe — weniger angenehm ist hingegen das in der Ge-

gend von 6000/min stark anschwellende Laufgeräusch des Motors.

Obwohl sich der 1,6 Liter große Vierzylinder natürlich schwerer tut als der 2,7 Liter V6 des R 30, muß nicht

befürchtet werden, der R 20 sei mit seinen 90 PS untermotorisiert. Für eine Familien-Limousine, die keinerlei Anspruch auf Sportlichkeit erhebt, reichen die Fahrleistungen (Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in ca. 13



Rechteckscheinwerfer und Stoßstangen ohne Gummiauflage unterscheiden den R 20 vom R 30 TS.



Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor vor der Vorderachse, Bohrung x Hub 79 x 84 mm, Hubraum 1647 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,3 : 1, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5750/min, spezifische Leistung 40 kW/l (54,6 PS/l), maximales Drehmoment 134 Nm (13,4 mkg) bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 16,1 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, hochliegende Nockenwelle im Zylinderblock, Antrieb über Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, 1 Weber Fallstrom-Registervergaser, mechanische Benzinpumpe, 60 l-Tank im Heck, Drehstromlichtmaschine 600 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderrad-Antrieb, Einzelben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,818, II. 2,235, III. 1,478, IV. 1,036, R. 3,083, Achsantrieb 3,778.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorn und hinten Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 165 SR 13.

Sekunden, Höchstgeschwindigkeit mit Schaltgetriebe 163 km/h) aus; der R 20 liegt damit etwa auf dem Niveau eines Opel Rekord 1900 oder eines BMW 316.

Drei Ausstattungs-Varianten

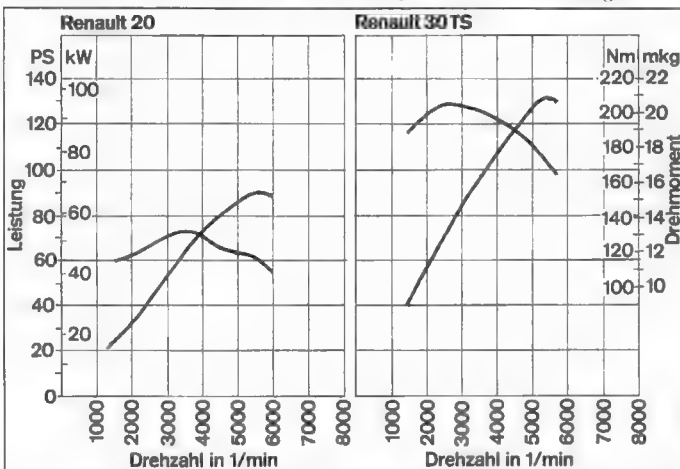
Äußerlich unterscheidet sich der Renault 20 erst beim genauen Hinsehen von seinem teureren Bruder mit Sechszylindermotor. An die Stelle der Doppelscheinwerfer traten rechteckige Leuchteinheiten, außerdem wurden die seitlichen Stoßschutzleisten und die Gummiauflage auf den Stoßstangen eingespart.

Im Innenraum wurde ebenfalls nicht allzu ausgiebig gespart – zumindest nicht beim Spitzenmodell R 20 GTL, das wie der R 30 TS serienmäßig über elektrische Fensterheber vorn und Zentralverriegelung verfügt. Etwas einfacher ist die TL-Version ausgestattet. Bei ihr fehlt neben den beiden genannten Accessoires die elektrische Zeituhr, während beim Basismodell R 20 L zusätzlich noch auf den Drehzahlmesser, das Handschuhkastenschloß, die vorderen Kopfstützen, die Automatikgurte, die Verbundglas-Windschutzscheibe, die hintere Mittelarmlehne und die elektrische Scheibenwascherpumpe verzichtet wurde.

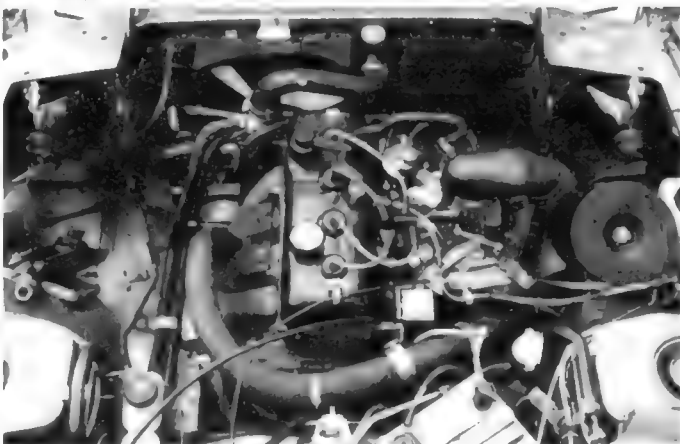
Dem GTL vorbehalten bleibt gleichfalls die Servolenkung, für die in Frankreich ein Aufpreis verlangt wird, während sie bei den für die Bundesrepublik bestimmten Exemplaren zum serienmäßigen Lieferumfang gehören soll. Sie wurde unverändert vom R 30 TS übernommen, arbeitet direkt und exakt, erforder-



Schlichtes Armaturenbrett, reichhaltige Instrumentierung



Leistungs- und Drehmomentkurve zum Vergleich



Gute Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten: R 20-Motor

der nur geringe Lenkkräfte und macht den frontgetriebenen Renault dadurch zu einem ausreichend handlichen Auto. Wie die ersten Probefahrten zeigten, konnte leider ein Mangel, der schon im Test des R 30 TS kritisiert wurde, bisher nicht ausgemerzt werden: Das Servoaggregat gibt bei jedem Lenkeinschlag laute Schmatzgeräusche von sich, die auf die Dauer lästig werden.

Dennoch muß der Servolenkung bescheinigt werden, daß sie besser zum R 20 paßt als die Normallenkung, die, um die Lenkkräfte nicht ungebührlich ansteigen zu lassen, ziemlich indirekt angelegt wurde. Dem gleichen Zweck dient ein im Durchmesser etwas größeres Lenkrad.

Der erforderliche Kraftaufwand beim Lenken ist trotzdem nicht gering: Rangiermanöver erfordern energisches Zupacken und in schnell gefahrenen Kurven treten erhebliche Haltekräfte auf.

Messungen im Werk haben ergeben, daß diese Lenkung nur wenig leichtgängiger arbeitet, als die des R 16 – und der gehört bekanntlich nicht gerade zu den handlichen Fronttrieblern.

In seinen übrigen Eigenschaften entspricht der R 20 dem R 30 TS (Test Heft 23/1975). Wie dieser bietet er ein geräumiges Passagierabteil, bequeme Sitze, einen variablen Kofferraum und einen guten Federungskomfort. Um wieviel er billiger sein wird, steht noch nicht endgültig fest; Renault rechnet jedoch damit, das Grundmodell R 20 L für rund 15 000 Mark anbieten zu können.

G. L.

**Das Fortschrittliche am Braun sixtant 8008 ist,
daß er alles hat,**

was wir in 25 Jahren über das Rasieren gelernt haben.

Wie gut und gründlich ein Rasierer rasiert, hängt sehr direkt vom System ab.

Der Braun sixtant 8008 arbeitet mit dem Scherfolien-System. Wir haben es vor 25 Jahren eingeführt und seither beständig weiterentwickelt und verbessert.

Für viele, die es getestet und erprobt haben, ist es heute ein System **für perfektes Rasieren.**



Der erste aller Braun:

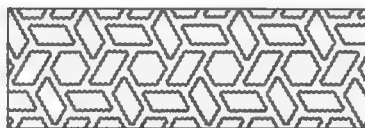
Mit ihm begann 1950 die Entwicklung der gründlichen, präzisen Braun Rasur.

Das kompakte Scher-system: Beim sixtant 8008 haben wir den Radius von Scherfolie und Klingenblock von 17 auf 13 mm reduziert. Das ergibt einen besonders schmalen, kompakten Scherkopf, der sich auch den kniffligen Problemzonen perfekt anpaßt.

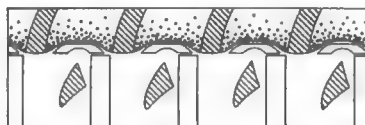
Unter dem Kinn, zwischen Kinn und Oberlippe, über der Oberlippe: überall rasiert Sie der sixtant 8008 glatt und gründlich aus.

Ein weiterer Schritt zur perfekten Rasur war das ausgeklügelte Raster der Braun Scherfolie: die Waben und Schlitzes fangen jedes Barthaar zuverlässig ein.

Ob die Stoppeln hautnah anliegen, abstehen oder in Wirbeln wachsen: die Folie liefert sie blitzschnell ans Messer.



Weil jede Stoppel in einer anderen Richtung wächst: platinveredelte Scherfolie mit Waben und Schlitzes. Sie packt jede Stoppel.



Kein unpräzises Spiel zwischen Folie und Klingenblock: der sixtant 8008 schneidet die Stoppeln hautnah und genau.

Ein weiterer Vorzug dieser Folie ist die Platin-Veredelung: der sixtant 8008 gleitet besonders sanft, auch wenn die Haut feucht ist.

Die Chromstahlklingen haben wir 3° schrägestellt. Die Erfahrung hat uns nämlich gezeigt, daß das der optimale Scherwinkel für einen genauen, glatten Schnitt ist.

Die spürbar gründliche, sanfte und saubere Rasur ist das Resultat des präzisen Zusammenwirkens aller Elemente des kompakten Schersystems.

Wenn Sie genau wissen wollen, was eine fortschrittliche Rasur ist: erproben Sie den sixtant 8008. Er hat alles, was wir in mehr als 25 Jahren über das Rasieren gelernt haben.

Das sollte man mal kennenlernen. Meinen Sie nicht auch?



Braun sixtant® 8008. Die Summe unserer Erfahrung.

BRAUN

DAS VORBILD

Als wir den Simca 1100 entwickelten, hatten wir ein ganz bestimmtes Ziel vor Augen: die funktionellsten und fortschrittlichsten Merkmale des Automobilbaues in einem einzigen Wagen zu vereinen. Und zwar: Frontantrieb, Quermotor, unabhängige Radaufhängung, Drehstabfederung und eine Hecktür mit umklappbarer Rücksitzbank.

Schon damals hatte kein anderer Wagen all diese fünf Eigenschaften zusammen. Und das ist bis heute so geblieben. Weswegen wir uns erlaubt haben, den Simca 1100 das Vorbild zu nennen.

Der Frontantrieb

Weil die Maschine direkt über der Antriebsachse liegt, ziehen die belasteten Räder den Wagen exakt durch die Kurve. Auch bei Schlamm, Schnee und Eis.

Der Quermotor

Der robuste Reihenmotor ist quer zur Fahrtrichtung angebracht. Das bedeutet: mehr Platz in der Passagierzelle.

Unabhängige Radaufhängung und Drehstabfederung

Die Einzelradaufhängung an Drehstäben und Querlenkern (vorn) und zwei Länglenkern (hinten) in Verbindung mit

dem Stabilisator geben dem Wagen vorbildlichen Fahrkomfort und Richtungsstabilität.

Hecktür mit umklappbarer Rücksitzbank

Durch die große Hecktür ist der Wagen problemlos zu beladen. Die umgeklappte Rücksitzbank vergrößert die Ladefläche um ein Dreifaches. Genau 1175 Liter.

Ebenso beispielhaft wie die technischen Eigenschaften ist die Serienausstattung bei allen 1100er-Modellen: angefangen bei der stufenlos einstellbaren Heizungs- und Lüftungsanlage über zwei Rückfahrscheinwerfer, eine heizbare Heckscheibe, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Liegesitze, zweistufige Scheibenwischer, elektrische Scheibenwaschanlage, Gürtelreifen und 1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Außerdem kann der ab Januar 1976 vorgeschriebene bleiarmer Kraftstoff risikolos getankt werden.

Wenn Sie nun all diese Eigenschaften zusammennehmen, werden Sie feststellen, daß der Simca 1100 in der vordersten Front seiner Klasse steht.





SIMCA 1100
DAS VORBILD

Bieten Kleinwagen genug Sicherheit?

Sieben Kleinwagen im Crashtest.

Von Gert Hack

Innere Sicherheit ist nicht nur in der Politik ein wichtiges Thema. Auch im Automobilbau gewinnt sie zunehmend an Bedeutung. Allein im Jahr 1975 passierten 338 500 Unfälle mit Personenschaden, wie die Statistiker in ihrer nüchternen Sprache feststellten. Wie hoch der Schaden für Fahrer und Insassen dabei letztlich ist, kann ganz wesentlich vom Automobil der Verunglückten abhängen. Denn nicht jedes Auto bietet im Falle eines Unfalles den gleichen Schutz. Und besonders Kleinwagen genießen auf Grund ihrer geringen Größe und ihres niedrigen Gewichts nicht den besten Ruf, wenn es um die Beurteilung der passiven Unfallsicherheit geht.

auto motor und sport wollte wissen, wie groß das Sicherheitsrisiko wirklich ist, das der Kleinwagenfahrer eingeht. auto motor und sport wollte außerdem wissen, welche Fortschritte bei der passiven Sicherheit gerade in dieser wichtigen Fahrzeugklasse in den letzten Jahren erzielt wurden. Denn Millionen von VW-Käfern, Renault 4 und Citroen-Enten bevölkern Deutschlands und Europas Straßen. Leben oder fahren deren Insassen tatsächlich gefährlicher als die Benutzer moderner Konstruktionen? Und erfüllt ein konsequent auf Leichtbau getrimmter VW Polo bzw. Audi 50 trotz seines niedri-

gen Gewichts und seiner geringen Länge jene Sicherheitsforderungen, die heute an eine Neuentwicklung gestellt werden müssen?

Um die Antwort zu finden, unterzog auto motor und sport sieben weit verbreitete Kleinwagen einem Crashtest, der Rückschlüsse auf die passive Sicherheit der Testkandidaten zuläßt. Zur Wahrung der Neutralität wurden die Crashversuche nicht auf den Anlagen der jeweiligen Automobilhersteller durchgeführt, sondern im Allianz-Zentrum für Technik (Kfz), unter der Leitung von Professor Dr. Max Danner und Dr.-Ing. Dieter Anselm.

Zur planmäßigen Zerstörung ausgewählt wurden ein Citroen 2 CV, ein Renault 4 und ein VW 1200 als Vertreter der alten Kleinwagen-Generation. Vier moderne Konstruktionen (Fiat 126, Fiat 127, Renault 5, VW Polo) sollten beweisen, welche Fortschritte in der passiven Sicherheit realisiert wurden.

Wie sicher müssen Autos sein?

Wie sicher europäische Autos zu sein haben, ist bis heute noch ungeklärt. Denn abgesehen von einigen Bauteilen wie beispielsweise Lenkrad und Lenksäule, konnten sich die Europäer noch nicht auf einen passi-

ven Sicherheitsstandard einigen. Die Amerikaner hingegen, die sich zumindest von seiten der Gesetzgebung in Sachen Abgasemission und Insassenschutz als Protagonisten hervortun, haben schon vor einigen Jahren umfassende Gesetze für den Insassenschutz bei Automobil-Kollisionen erlassen.

Kernpunkt der amerikanischen Vorschriften ist der sogenannte „Frontal barrier crash“ nach der Sicherheitsnorm FMVSS 208. Sie besagt, daß bei einem Frontalaufprall auf ein festes Hindernis (Mauer) mit 30 mph (48,3 km/h) die angeschnallten Insassen keine schweren oder gar tödlichen Verletzungen erleiden dürfen. Die Verletzungsschwere wird mit Hilfe einer Testpuppe (Dummy, siehe auch Seite 83), in der sich zahlreiche Instrumente zur Feststellung der dynamischen Belastung befinden, ermittelt und in sogenannte Verletzungskriterien umgesetzt (siehe auch „Was der Mensch aushält“ auf Seite 77).

Weitere wichtige Forderungen beim Crashtest sind:

- In der Fahrgastzelle muß genügend Überlebensraum bleiben.
- Die Türen dürfen beim Test nicht aufspringen.
- Nach dem Crash müssen sich die Türen ohne Hilfsmittel öffnen lassen.
- Die Sicherheitsgurte müssen auch die Belastungen





Mit 40 km/h gegen die Mauer — diese Prozedur mußten sieben Kleinwagen über sich ergehen lassen. Die Ergebnisse der auto motor und sport-Crashtests, in Zahlen und Bildern exakt festgehalten, zeigen deutlich, wieviel passive Sicherheit Kleinwagen bieten.

überschwerer Dummies (95 kg) ohne Bruch aushalten.

- Der Aufschlagbereich der Dummies (Armaturenbrett, Lenkrad, Knieraum) muß „entschärft“ sein.

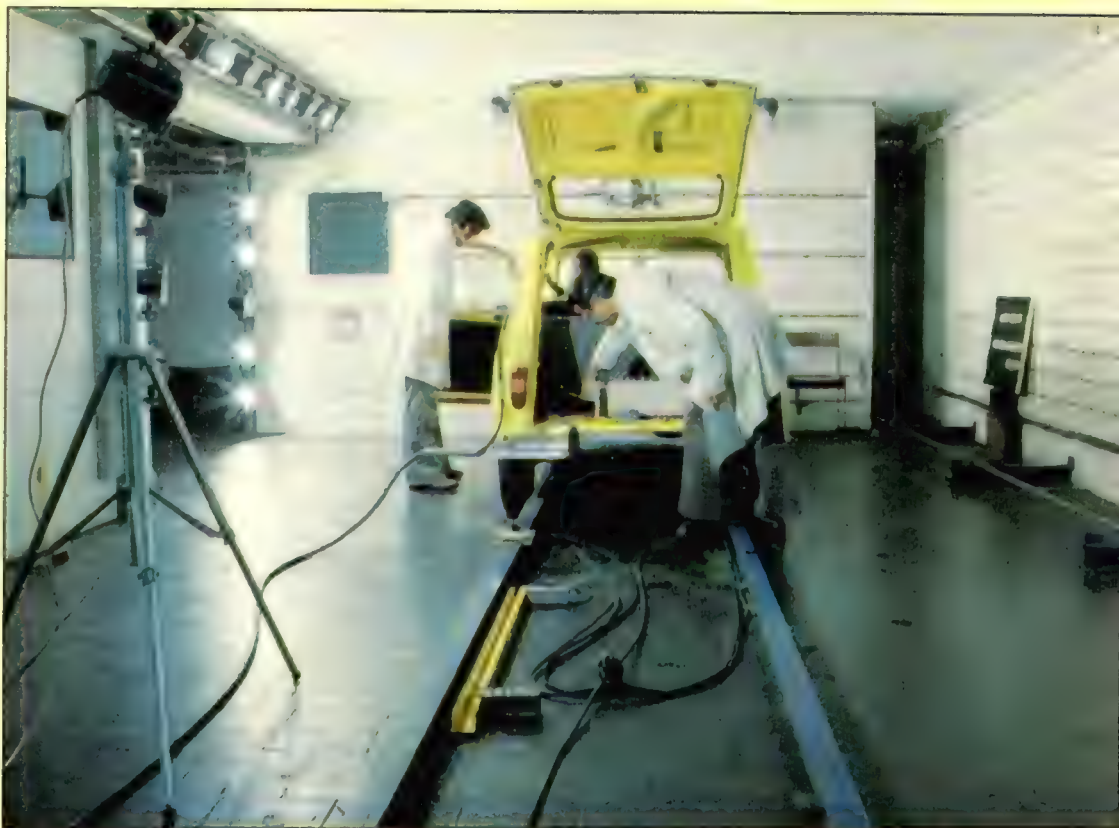
- Die Lenksäule darf nicht weiter als 127 mm horizontal in den Innenraum dringen.

Bei Frontalunfällen die meisten Verletzten

Warum gerade der frontale Crashtest die meiste Aussagekraft über die passive Sicherheit eines Automobils hat, wird bei Betrachtung von Unfall- und Verletzungsanalysen deutlich. Nach einer Untersuchung des HUK-Verbandes sind rund 80 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden Frontalkollisionen (66 Prozent) oder Auffahrunfälle (13,7 Prozent), und auch bei Kreuzungsunfällen spielt der frontale Aufprall eine wesentliche Rolle. Die Untersuchung zeigt auch, daß (bei nicht angeschnallten Insassen) Kopfverletzungen mit Abstand am häufigsten auftreten, gefolgt von Knie-, Halswirbelsäulen- und Brustverletzungen.

Aus diesen Gründen, und weil demnächst auch in Europa ein Sicherheitsgesetz mit Crashtest zu erwarten ist, hat auto motor und sport den frontalen Crash in weitgehender Anlehnung an den amerikanischen Standard FMVSS 208 durchgeführt und als Maßstab für die passive Sicherheit der sieben Testwagen herangezogen. Ein Unterschied wurde freilich gemacht: Beim auto motor und sport-Crash betrug die Aufprallgeschwindigkeit 40 km/h.

Der Grund für die gewählte geringere Geschwindigkeit war in erster Linie die bessere Differenzierbarkeit der Ergebnisse; aber auch die



Ein auf Schienen laufender Schlitten katapultiert das Crash-Objekt gegen die Mauer



Mehrere High Speed-Kameras filmen den Crashtest



Alle Daten werden gespeichert



Der Crash-Schrott hängt am Kran

Tatsache, daß nach den Unfallanalysen der deutschen Autoversicherer diese Crash-Aufprallgeschwindigkeit bei tatsächlichen Unfällen einer relativen Kollisionsgeschwindigkeit von etwa 60 km/h (je nach Überdeckungsgrad und Massenverhältnis der Partner) entspricht. Die Resultate, die der 40 km/h-Crash liefert, sind deshalb praxisnah. Nach einer Untersuchung des HUK-Verbandes passieren 90 Prozent aller Unfälle mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von weniger als 60 km/h, so daß ein gut überstandener 40 km/h-Barrieretest in der Praxis eine wesentliche Reduzierung des Verletzungsrisikos darstellt. Unter einer Voraussetzung freilich: Die Insassen müssen angeschnallt sein.

Mit 40 km/h gegen die Wand

Ein Crashtest muß mit großer Zuverlässigkeit ablaufen, da in jedem Fall das nicht gerade billige Testobjekt zerstört wird. Die möglichst exakte Einhaltung der „Soll-aufprallgeschwindigkeit“ ist dabei ebenso wichtig wie die Erfassung und Speicherung aller beim Crash interessierenden Daten. Die Bewegungsvorgänge selbst werden, da sich der gesamte Aufprall in Bruchteilen von Sekunden (ca. 100 ms) abspielt, mit mehreren High Speed-Kameras aufgenommen. Nur so ist später in Zeitlupe eine genaue Kontrolle aller Bewegungsabläufe und der Verformung des Fahrzeugs möglich.

Bei der Anlage des Allianz-Zentrums für Technik beschleunigt ein 150 PS (112 kW) starker Elektromotor über ein Zugseil das in Führungsschienen laufende Crash-Objekt auf die vorge-sehene Geschwindigkeit ►

Was der Mensch aushält

Es gibt Menschen, die einen Sturz aus dem sechsten Stockwerk eines Hochhauses überlebt haben, anderen genügt ein Fehltritt auf der Kellertreppe, um ihren raschen Tod herbeizuführen. Wie hoch die Belastungsfähigkeit des Menschen bei Unfällen ist, darüber streiten sich die Gelehrten vorläufig noch. Einigkeit herrscht lediglich bei der Feststellung, daß die Widerstandsfähigkeit des Menschen sehr unterschiedlich ist. Hinzu kommt, daß Art und Schwere der Verletzungen bei vergleichbaren Unfällen auch ganz wesentlich vom Alter, dem Geschlecht und dem Gewicht der Verunglückten abhängen.

Dementsprechend schwierig ist es, zu allgemein gültigen Beurteilungsmaßstäben zu gelangen, die eine Aussage darüber ermöglichen, welche Belastungen Autofahrer bei einem Unfall aushalten, ohne daß sie lebensgefährlich verletzt werden.

Zwar sind einige Verletzungskriterien durchaus meßbar. Die Stirn hält zum

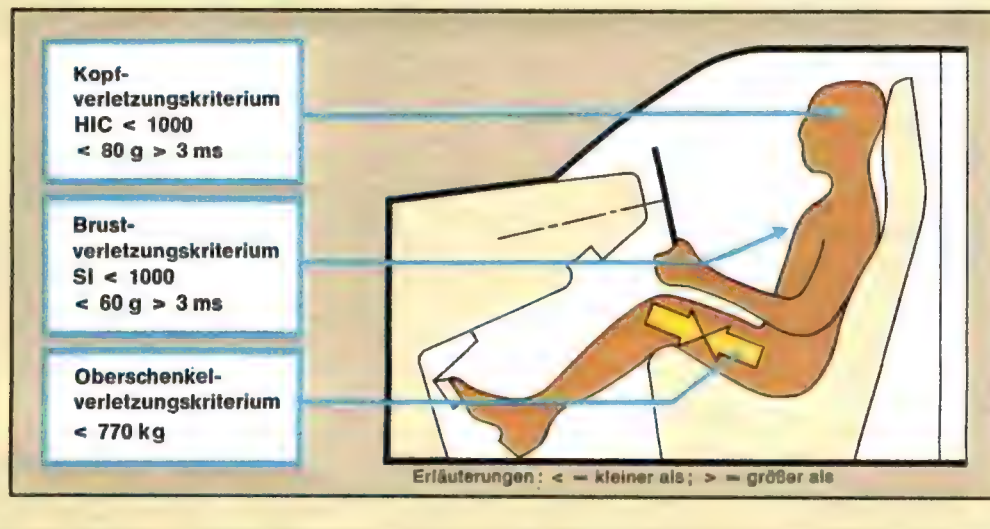
Beispiel einer Kraft von 5000 bis 11 000 N (500 bis 1100 kg) stand, Rippenbrüche sind ab einer Belastung von 1500 bis 6000 N (150 bis 600 kg) zu befürchten, und die Zugfestigkeit der Haut erreicht den erstaunlich hohen Wert von 70 kg/cm².

Diese meßbaren Größen sagen dennoch wenig darüber aus, welche dynamischen Belastungen für den Menschen noch zumutbar sind. So kann der menschliche Organismus extreme Verzögerungen, wie sie bei Unfällen oft auftreten, nur sehr kurzzeitig ohne Schaden überstehen. Vor allem amerikanische Wissenschaftler haben sich bemüht, diese Erträglichkeitsgrenzen zu erforschen und in Form von sogenannten rechnerischen Verletzungskriterien zu definieren.

Für den Kopf ist der sogenannte HIC-Wert (Head Injury Criterion) maßgebend, der in der amerikanischen Sicherheitsnorm FMVSS 208 enthalten ist. Steigt der HIC-Wert über 1000 an, so ist mit schweren oder gar tödlichen Kopfverletzungen zu rechnen.

Der Severity-Index (SI) wird heute in der Regel als Verletzungskriterium für die Brust herangezogen. Auch hier müssen die Werte unter 1000 liegen, wenn schwerste Verletzungen vermieden werden sollen. Da der menschliche Organismus sehr hohe Beschleunigungen (Beschleunigungsspitzen) nur kurzzeitig ertragen kann, sind neben anderen Faktoren zusätzlich zu den HIC- und SI-Werten noch Beschleunigungs-Grenzwerte in Abhängigkeit von der Einwirkzeit zu berücksichtigen.

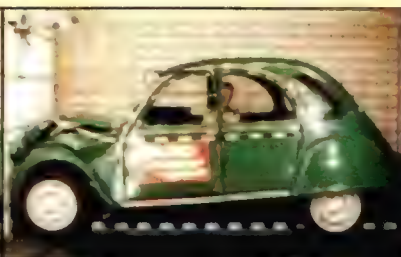
Als kritisch für den Kopf können Werte von über 80 g (resultierende Beschleunigung) angesehen werden, wenn die Zeitdauer drei Millisekunden (3/1000 s) übersteigt. Für den Brustkorb und das Becken sind die Beschleunigungsgrenzwerte auf 60 g limitiert, falls die Zeitdauer über drei Millisekunden beträgt. Schließlich gilt als weiteres Verletzungskriterium die beim Unfall auftretende Oberschenkel-Längskraft, die 7700 N (770 kg) nicht überschreiten darf, um Brüche zu vermeiden.



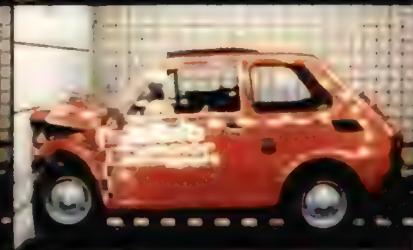
Vier Hochgeschwindigkeits-Kameras filmten die Crash-seitliche Totale wurde mit 500 Bildern pro Sekunde



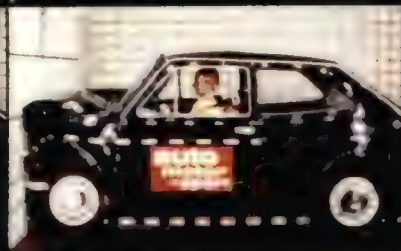
Citroën 2 CV



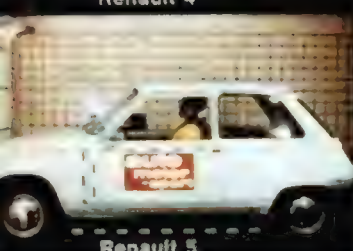
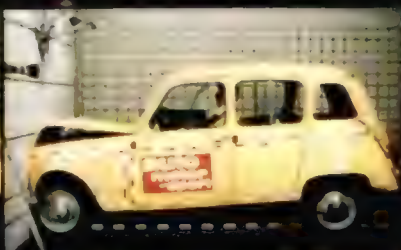
Fiat 126



Fiat 127



Renault 4



Renault 5



VW Käfer



VW Polo



Versuche. Die aufgenommen.



Eine Lichtschranke gibt das Seilausklinksignal, zwei weitere Lichtschranken messen die unmittelbar vor dem Aufprall erreichte Geschwindigkeit.

Die auto motor und sport-Versuche wurden mit insgesamt vier Kameras festgehalten. Eine intermittierende

Locam-Hochgeschwindigkeits-Kamera (maximal 500 Bilder/Sekunde) filmte die Totale seitlich, eine Stalex-Hochgeschwindigkeitskamera (maximal 3000 Bilder/Sekunde) hielt den Crash von oben fest, eine gleiche Kamera den Seitenfensterauschnitt und den Dummy, und eine intermittierende Bolex-Kamera (64 Bilder/Sekunde) erfaßte das Fahrzeugvorderteil. Das Ergebnis ist eine lückenlose und ungewöhnlich aufschlußreiche Bilddokumentation.

Die Skala der Meßwerte, die bei den sieben Crash-Kandidaten festgehalten wurden, reicht vom Geschwindigkeits- und Verzögerungsverlauf bis zur Fahrzeug-Deformation. Während des Crashes werden die Meßwerte durch ein mitgezogenes Spezialkabel übertragen.

Noch mehr als diese Daten interessieren freilich die Auswirkungen eines solchen Frontalaufpralls auf die Insassen. Um sie festzuhalten, sitzt hinter dem Lenkrad jedes Crashwagens ein Dummy – fest angeschnallt mit einem serienmäßigen Dreipunkt-Gurt.

Den Abschluß eines jeden Crashtests bildete eine genaue Untersuchung des beschädigten Fahrzeugs, wobei alle wesentlichen Punkte in einem Protokoll festgehalten wurden. Die auf Band gespeicherten Meßdaten schließlich wurden mit Hilfe eines Großrechners ausgewertet. ▶



Citroën 2 CV

Durch geringes Gewicht und große Vorbaulänge bringt die Altkonstruktion 2 CV relativ günstige Voraussetzungen für den Frontal-Crash mit. So liegt der Verzögerungsverlauf des Fahrzeugs auf einem sehr niedrigen Level, ohne gefährliche Belastungsspitzen (Maximum 33 g). Der Deformationsweg beträgt 375 mm, wobei der Energieabbau im wesentlichen über die Längsträger erfolgt. Motor und Getriebe werden stark nach hinten verschoben, der Vorbau knickt ein. Nach dem Crash waren das Getriebe (200 mm), die Schaltkrücke (175 mm), die Handbremse (130 mm) und die starre Lenksäule (41 mm) in den Innenraum eingedrungen. Ein Öffnen der Fahrertür war von außen nicht möglich (schlechte Türgriffe), die Beifahrertür ließ sich ohne Probleme öffnen. Wegen zu weit vorn liegendem Anlenkpunkt des Schultergurts (Viertürer) setzt die Insassenverzögerung zu spät ein (nach 40 Millisekunden), so daß die Insassen an der Fahrzeugverzögerung kaum teilhaben. Die Folgen: Mittlere Belastung der Insassen, kurzzeitiger, starker Kopfaufprall auf das Lenkrad. Mit schweren Kopfverletzungen wäre zu rechnen gewesen. Knieverletzungen an der Armaturenbrett-Unterseite sowie starke Fußquetschungen (zwischen Getriebe und Bremspedal) traten ein.



Fiat 126

Der Fiat 126 ist bei einer Länge von ca. 3 Metern mit Abstand der kleinste der sieben Crash-Wagen. Wegen seines Heckmotors kann der Vorbau gut als Knautschzone herangezogen werden. Deshalb bietet das Auto für seine Größe einen guten Verzögerungsverlauf, der lediglich im Level etwas hoch ist. Der Deformationsweg war mit 297 mm überraschend lang, die Verformung des Vorbaus wird für den Abbau der Energie gut genutzt. Die Fronthaube sprang beim Crash nicht auf. Nach dem Crash ließ sich die Fahrertür leicht öffnen, die Beifahrertür war wegen ungünstiger Türgriffe von außen nicht zu öffnen, von innen nur durch kräftiges Gegendrücken. Beim Fiat 126 riß die Gurtpeitsche an der Befestigungslasche bei einer Kraft von ca. 6000 N (600 kg). Die Folgen: Der Dummy durchschlug mit dem Kopf die Windschutzscheibe, verschob durch Brustaufprall das Lenkrad nach oben und beschädigte mit den Knien die Armaturenbrett-Unterseite. Die Lenksäulenverkleidung zersplitterte. Eine eindeutige Aussage über die Insassenbelastung läßt sich wegen Versagens des Rückhaltesystems nicht treffen. Auf Grund der Fahrzeugverzögerung ist jedoch anzunehmen, daß der Fiat 126 trotz seiner geringen Größe ein ausreichendes Maß an passiver Sicherheit bietet.



Fiat 127

Als moderner Kleinwagen, der bereits unter weitgehender Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten konzipiert wurde, bietet der Fiat 127 gute Voraussetzungen für passive Sicherheit. Der quer eingebaute Frontmotor gestattet eine weitgehende Nutzung des Vorbaus als Knautschzone. Daher zeigt der Fiat 127 einen nahezu optimalen Verzögerungsverlauf mit steilem Anstieg, niedrigem Level und ohne gefährliche Spitzen. Bei relativ kleinem Deformationsweg (265 mm) wird viel Energie vernichtet.

Trotz starker Deformation ging die Motorhaube nicht auf. Die Frontscheibe flog komplett aus dem Rahmen, im Dach und in der Bodengruppe waren Verformungen feststellbar. Die rechte Tür ging leicht auf. Links war die Tür von außen nicht zu öffnen (schlechte Türgriffe), von innen nur mit kräftigem Druck. Die dreiteilige, seitlich geknickte Lenksäule trat 45 mm in den Innenraum. Die Insassenverzögerung beginnt nach 24 Millisekunden und fällt damit in einen günstigen Bereich. Der Dummy hatte keinerlei Kontakt mit dem Innenraum. Entsprechend niedrig liegt das Verletzungsrisiko im Fiat 127, der nach dem VW Polo die geringste Insassenbelastung aufweisen kann. Insgesamt bietet das kompakte Auto eine hohe passive Sicherheit.



Renault 4

Der Renault 4 zählt zur älteren Generation der Kleinwagen, bei seiner Entwicklung war passive Sicherheit noch nicht gefragt. Daß er dennoch nicht allzu schlecht abschneidet, verdankt er seiner relativ großen Baulänge und dem dadurch vorhandenen Deformationsweg (335 mm). Der Fahrzeug-Verzögerungsverlauf ist freilich keineswegs optimal und hält auch keinen gleichmäßigen Level. Die Energie wird weitgehend über die Längsträger, die Kotflügel und eine Verschlebung der Motor-Getriebeinheit abgebaut. Die Fronthaubenverriegelung hielt der Deformation stand, die starke Lenksäule trat 45 mm, die Schaltkrücke 50 mm in den Innenraum ein. Beide Vordertüren waren nach dem Crash von außen zu öffnen, die Windschutzscheibe blieb im Rahmen. Durch ungünstige Anlenkpunkte des Schulgurtes (Viertürer) tritt eine relativ starke Vorverlagerung der Testpuppe ein, die durch das serienmäßige Gurt-Dehnglied noch unterstützt wird. Auch begann die Insassenverzögerung erst nach 35 Millisekunden, so daß ein kräftiger Kopfaufprall auf das Lenkrad nicht zu vermeiden war. Die übrige Belastung der Insassen blieb relativ gering. Dennoch: Wegen des hohen Kopf-Verletzungsrisikos (am Lenkrad) kann dem Renault 4 keine gute passive Sicherheit bescheinigt werden.



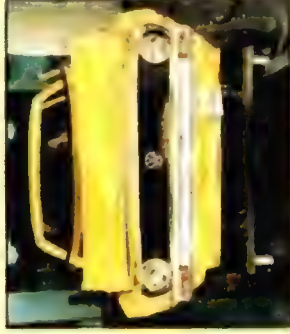
Renault 5

Der Renault 5 zählt ebenso wie der VW Polo oder der Fiat 127 zu den neuzeitlichen Kleinwagen-Konstruktionen. Da Renault jedoch auch bei ihm die längsliegende Antriebseinheit wählte, bietet der Vorbau keine so guten Voraussetzungen für eine gleichmäßige Verformung. In der Tat war der Verzögerungsverlauf des Fahrzeugs sprunghaft mit hohen Spitzenwerten (46 g). Der Verformungsweg ist von allen Crash-Kandidaten der geringste (225 mm), der Vorderrwagen ist ziemlich „hart“. Die Fronthaube hielt der Belastung stand, die Windschutzscheibe wurde aus dem Rahmen gelöst. Beide Türen ließen sich nach dem Crash leicht öffnen, bei stärkeren Verformungen sind allerdings die fehlenden Türgriffe von Nachteil. Die Insassenverzögerung tritt nach 22 ms ein. Dennoch hatte der Dummy Innenraumkontakt mit dem Kopf (Lenkrad) und mit den Knien (Armaturenbrett), wofür der Gurt (mit Dehnglied) mitverantwortlich ist. Die aus Kunststoff bestehende Rücksitzlehnen-Arretierung brach beidseitig, so daß die Insassen zusätzlich durch die vorklappende Kofferraumabdeckung (aus Stahl) gefährdet würden. Insgesamt liegt das Verletzungsrisiko beim R 5 im Rahmen, doch bietet er nicht jenes Maß an passiver Sicherheit, das von Neuentwicklungen zu erwarten ist.



VW 1200

Der VW Käfer ist die älteste Konstruktion im Crash-Kreis. Als Heckmotorauto mit relativ großer Länge müßte er theoretisch genügend Knauschenzone bieten, um einen Frontalaufprall gut zu überstehen. Dennoch ist der Verzögerungsverlauf des Käfers ungünstig, steigt zu Beginn langsam an und erreicht eine hohe Spitze von 49 g. Der ziemlich große Deformationsweg (385 mm) wird für den Energieabbau nur schlecht genutzt. Ein zum Schluß steiler Anstieg der Verzögerung ist auf die wenig nachgiebige Bodengruppe zurückzuführen. Beim Crash sprang die Fronthaube nicht auf, der Tank blieb heil, die Windschutzscheibe fiel heraus und zerbrach. Die Türen ließen sich anschließend einwandfrei öffnen, die starre Lenksäule (mit Pralltopf im Lenkrad und Verformungselement in der Lenksäule) schob sich 65 mm in den Innenraum. Das Armaturenbrett-Unterteil war ebenfalls nach innen verschoben. Die Insassenverzögerung beginnt nach 39 Millisekunden relativ spät und gerät in den steilen Bereich der Fahrzeugverzögerung. Die Folgen: Hohe Belastung der Insassen, große Gurtkraft und starker Kopfaufprall auf das Lenkrad, wobei die Nabenabdeckung zersplitterte. Mit schweren, unter ungünstigen Umständen sogar schwersten Kopfverletzungen wäre zu rechnen gewesen.



VW Polo

Frontantrieb, Quermotor und eine auf passive Sicherheit ausgelegte Karosseriestruktur kennzeichnen den VW Polo (bzw. Audi 50) als den modernsten Kleinwagen unter den sieben Teilnehmern. Mit knapp 700 kg ist er zudem ein Leichtgewicht. Trotzdem erreicht der Polo beim Crash einen nahezu optimalen Verzögerungsverlauf mit einem sehr geringen Level. Die gute Verformung der Frontpartie, die programmiert knautschenden Längsträger und der sich an der Stirnwand abstützende Quermotor sorgen dafür, daß der kurze Deformationsweg (280 mm) optimal für den Energieabbau genutzt wird. Motorhaube und Lenksäule verhielten sich vorbildlich. Die Türen ließen sich zunächst leicht öffnen (gute Türgriffe), erforderten dann aber, mit zunehmendem Öffnungswinkel, durch die nach hinten geschobenen Kotflügel, etwas mehr Kraft. Die Verzögerung der Insassen beginnt bereits nach 18 Millisekunden, so daß sie zu einem großen Teil noch an der Fahrzeugverzögerung teilnehmen. Eine Berührung des Dummys mit dem Lenkrad oder dem Wageninnerrand fand nicht statt. Die Belastung der Insassen ist sehr gering, die Verletzungsgefahr minimal. In Relation zur Fahrzeuggröße bietet der VW Polo von allen getesteten Kleinwagen das höchste Maß an passiver Sicherheit.

Die Ergebnisse

Welche Dynamik und Wucht hinter einem ungebremsen Wandaufprall mit 40 km/h stecken, zeigen die sieben Wracks, die nach den Versuchen übrigblieben. Bis auf zwei Ausnahmen (VW Polo und VW 1200) waren alle gecrashten Kandidaten Totalschäden. Und selbst bei den im Prinzip reparablen VW-Produkten hätte sich eine Instandsetzung nur bei relativ neuen Fahrzeugen gelohnt.

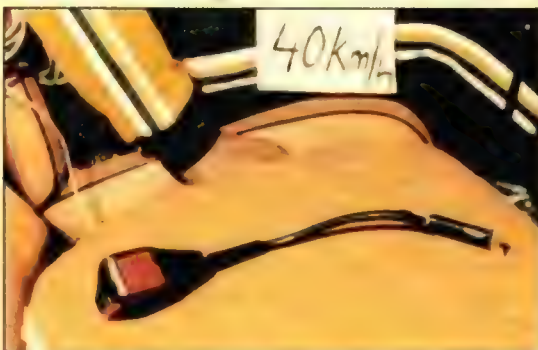
Sehr unterschiedlich hingegen hätten etwaige Insassen eine solche Kollision überstanden. Beim Fiat 126 zum Beispiel hielt die am Rahmentunnel befestigte Gurtpeitsche der Belastung nicht stand und brach bei einer Gurtkraft von etwa 6000 N (600 kg). Der urplötzlich jeglichen Halts beraubte Dummy durchstieß mit dem Kopf die aus einschichtigem Sicherheitsglas bestehende Windschutzscheibe und trug auf diese Weise schwere Gesichts- und Augenverletzungen davon.

Ähnliches passierte im VW-Käfer, allerdings mit einem nachträglich eingebauten Statikgurt. Der Testkäfer war nämlich ab Werk mit einem Automatikgurt ausgerüstet, was nicht der Serie entspricht. Beim Statikgurt zeigte sich das Gurtschloß der Belastung nicht gewachsen und sprang auf. Bei einem Wiederholungsversuch mit einem weiteren Käfer mit serienmäßigem Gurt hielt dieser zwar, doch traten hohe Meßwerte und daraus resultierend relativ hohe Verletzungskriterien auf.

Für das schwache Abschneiden des Käfers wurde der VW-Konzern durch das Crash-Ergebnis des modernen Polo mehr als entschä-



Erhöhtes Verletzungsrisiko durch starken Kopfaufprall aufs Lenkrad beim Citroën 2 CV



Gerissene Gurtpeitsche beim Fiat 126



Programmiert knautschender Längsträger



Schäden durch Knieaufprall beim Fiat 126



Durch Getriebe eingeklemmter Fuß (2 CV)

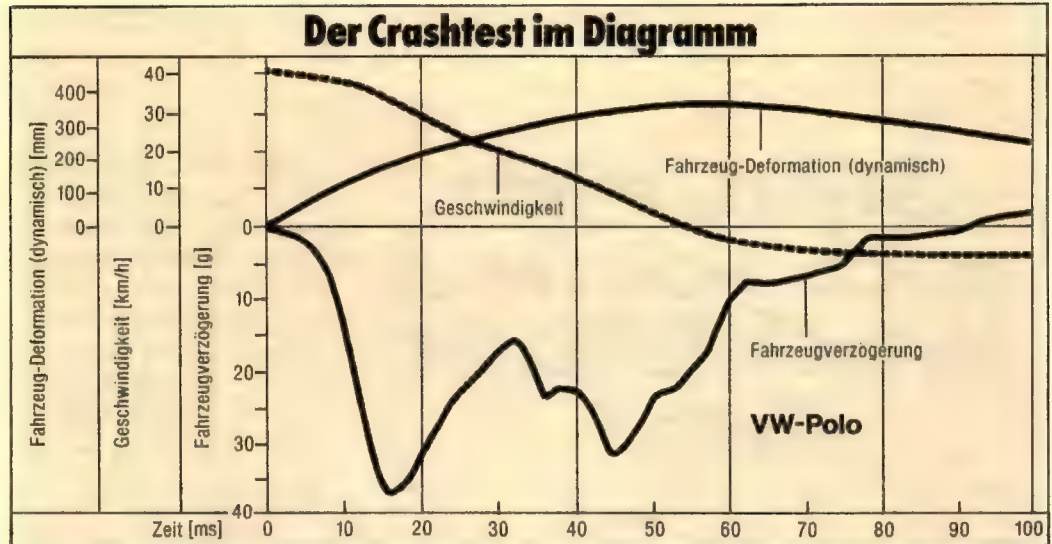
dig; er bot die höchste passive Sicherheit der sieben Testkandidaten. Gleiches gilt natürlich auch für den Audi 50, der im Karosserieaufbau mit dem VW Polo identisch ist.

Ein ähnlich gutes Resultat lieferte der Fiat 127. VW Polo und Fiat 127 waren außerdem die einzigen Teilnehmer, bei denen ein Aufprall der Testpuppe (Dummy) aufs Lenkrad oder Armaturenbrett nicht auftrat.

Bei allen anderen Crash-Versuchen schlug der Dummy – obwohl angeschnallt – mit dem Kopf auf das Lenkrad auf, was je nach Verzögerung mehr oder weniger starke Verletzungen verursacht hätte (siehe auch Einzelbewertung der Fahrzeuge).

So ergibt sich denn bei der Zusammenfassung der Ergebnisse ein logisches Bild. Die ältesten Konstruktionen (VW 1200, Citroen 2 CV) landeten, was die Unfallsicherheit angeht, auf den letzten Plätzen. Mittelmäßig schneiden Fiat 126, R 4 und R 5 ab, bei deren Konstruktion einige Kompromisse eingegangen wurden.

Programmiert verformbare Längsträger, definierte Knautschzonen und Quermotor sind offenbar wichtige Voraussetzungen für optimale passive Sicherheit bei Kleinwagen. Beim Fiat 127 und mehr noch beim VW Polo wurde dieses Ziel erreicht. Insofern haben die Ergebnisse des auto motor und sport-Crashtests nicht überrascht. Eine Überraschung waren jedoch die beiden Gurtversager. Zugleich waren sie für auto motor und sport ein Anlaß, sich demnächst intensiv mit Gurtsystemen zu beschäftigen.



Der Crashtest in Zahlen

Ergebnisse	Citroen 2 CV	Fiat 126 ²⁾	Fiat 127	Renault 4	Renault 5	VW Käfer	VW Polo
Aufprallgeschwindigkeit [km/h]	40,1	39,5	40,2	39,8	40,1	39,9	39,8
Max. Verzögerung Fahrzeug [g ¹⁾]	33	40	36	40	46	49	37
Fahrzeug-Deformation (statisch) [mm]	375	297	265	335	225	385	280
Lenksäulenverschiebung (statisch) [mm]	41	—	45	45	33	65	15
Kopf-Verletzungskriterium (HIC)	340	—	253	249	329	567	220
Größte Verzögerung Kopf über 3 ms [g]	85	—	39	75	63	89	32
Brust-Verletzungskriterium (SI)	68	—	185	172	139	196	133
Größte Verzögerung Brust über 3 ms [g ¹⁾]	23	—	33	42	34	39	28
Max. Gurtkraft Schulter [kg]	676	290	911	676 ³⁾	793 ³⁾	1073	897

¹⁾ g = Erdbeschleunigung (9,81 m/s²); ²⁾ Gurtpeitsche gerissen; ³⁾ Mit Dehnglied.

Rudy im Crashtest

Bei einem Faß Altbier wurde der auto motor und sport-Dummy auf den Namen „Rudy“ getauft. Obwohl in Gewicht und Größe (75 kg, 175 cm) eher ein Durchschnittstyp, hat Rudy einen außergewöhnlichen Beruf. Als „Anthropomorphe Testpuppe“ ersetzt er nämlich bei Crashversuchen den Menschen, dem er in seinen wichtigen Proportionen und seinen Bewegungsmöglichkeiten weitgehend ähnelt. Rudy ist männlich und eine sogenannte 50 Prozent-Pup-



pe. Das bedeutet, daß ihn 50 Prozent der männlichen Bevölkerung in Größe und Gewicht nicht überschreiten. Seiner nicht gerade unsportlichen Aufgabe entsprechend bevorzugt Rudy als Kleidung Trainingsanzug und Turnschuhe. Sensible Instrumente eruieren, was in Rudy während eines Crashes vorgeht. Die vielen Kleinwagen haben ihm ziemlich zugesetzt. Beim nächsten Crash, so ließ er durchblicken, möchte er mal wieder in einem Mercedes sitzen.

Crash als Beruf: Rudy

„Styling allein macht noch kein fortschrittliches Auto.“

Volkswagenwerk.

Ein Auto, das seine Fortschrittlichkeit lediglich durch immer neue Karosserieformen beweisen möchte, wird es bei den Käufern immer schwerer haben.

Zunehmende Verkehrsdichte, Parkraumnot und steigende Materialkosten verlangen heute Autos, die mehr als ein hübsches Styling bieten. Das Auto von heute muß bei kleinstmöglichen Außenabmessungen den Komfort eines größeren Autos bieten. Es muß den technischen Fortschritt widerspiegeln. Und es muß vor allem wirtschaftlich zu fahren und zu unterhalten sein.

Die neuen VW erfüllen all diese Forderungen. Und haben darüber hinaus ein Styling, das zeigt, wie schön der Fortschritt sein kann.

1.

Kennzeichen der neuen VW Generation: Fortschrittliche Technik in kompakter Form.

Wenn es ums Format geht, haben Polo, Golf, Passat und Scirocco eins gemeinsam: Sie sind kompakt auf der Straße. Und groß, wenn es um den nutzbaren Innenraum geht.

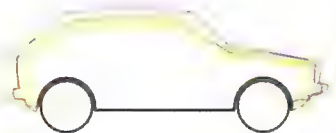
Der Polo zum Beispiel, mit seinen 3,50 m der kleinste der neuen VW Generation,

bietet auf dieser Außenlänge eine Sitzraumfläche von 2,32 qm: Ein ungewöhnlicher Wert.



Der Polo.
Auf 3,50 m Außenlänge 2,32 qm Sitzraumfläche.

Beim Passat wird dieser Vorteil noch deutlicher. Obwohl er nur 4,20 m lang ist, also lediglich 13 Zentimeter länger als ein VW Käfer, bietet er einen um nahezu 1 Kubikmeter größeren nutzbaren Innenraum.

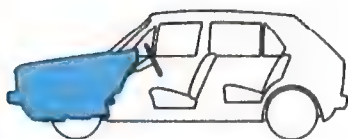


Die neue VW Generation:
Außen kompakt, innen groß.

Diese ungewöhnlich großen Innenraumabmessungen wurden bei Polo, Golf, Passat und Scirocco durch eine neue, raumsparende Technik erreicht: Das Verhältnis Innenraum zu Technik beträgt rund 5:1, kein Wunder.

Der Golf.
Das kompakte Auto, das bis zu 1100 Liter
Gepäck packt.





Günstiges Verhältnis nutzbarer Innenraum zu Technik von 5:1.

der also, daß die neuen VW spürbar mehr Platz für die Passagiere bieten, wenn nur wenig Platz für die Aggregate benötigt wird.

2. Viele Vorteile durch praktische Heckklappe.

Polo, Golf, das Sportcoupé Scirocco und wahlweise die Passat-Modelle machen sich durch ein Karosseriekonzept nützlich, das diese Autos universell einsetzbar macht: Es ist die große Heckklappe und der damit verbundene variable Gepäckraum.



Extreme Zulademöglichkeiten bei Polo, Golf, Passat und Scirocco durch große Heckklappe und variablen Gepäckraum.

Durch diese Heckklappe, die beim Passat beispielsweise 1 1/2 qm groß ist, lassen sich auch die sperrigsten Dinge bequem unterbringen.

Die Gepäckräume lassen sich im Handumdrehen fast verdreifachen.

Sie brauchen lediglich die hintere Sitzbank umzuklappen. Beim Golf zum Beispiel schaffen Sie so einen bis zu 1100 Liter großen, dachhohen Laderaum. Falls das immer noch nicht genug sein sollte, können Sie noch den Beifahrersitz verschieben

und seine Lehne vorklappen. Dann steht Ihnen die gesamte Innenraumlänge zur Verfügung. Auch besonders lange Dinge kommen nicht zu kurz.

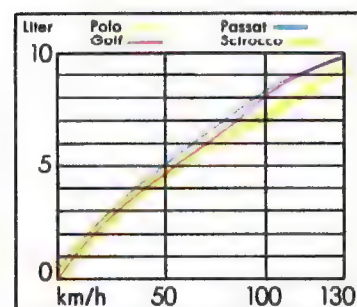
Ähnliche Variationen sind auch bei Polo, Passat und Scirocco möglich. Das ist beim Scirocco um so erstaunlicher, weil es sich hier um ein reinrassiges Sportcoupé handelt.

3. Mit konsequentem Leichtbau, aerodynamisch günstigem Design und sparsamen Motoren zu besonderer Wirtschaftlichkeit.

Ein Auto kann sich nicht fortschrittlich nennen, wenn es keinen nennenswerten Fortschritt auch in punkto

Wirtschaftlichkeit aufweisen kann. Die neue VW Generation macht deutlich, wie sparsam und wirtschaftlich heute ein Auto trotz hoher Leistung sein kann.

Die Formen von Polo, Golf, Passat und Scirocco wurden in zahlreichen Windkanal-Versuchsreihen optimiert. Ziel war es, Autos mit geringstmöglichem Luftwiderstand zu bauen, ohne den Raum für die Passagiere zu beeinträchtigen. Der Luft-



Tafel 2: Niedriger Kraftstoffverbrauch über den gesamten Geschwindigkeitsbereich, teilweise noch unter DIN.

der Leichtbau ein weiteres Merkmal der neuen VW Generation.



Der Scirocco, 175 km/h. Aber nur 7,5 Liter Normal nach DIN.

widerstand wird in Cw-Werten ausgedrückt. Je niedriger der Cw-Wert, desto niedriger ist der Verbrauch. Autobahntests mit den neuen VW, die einen erstaunlich geringen Hochgeschwindigkeitsverbrauch zeigten, sind ein Beweis dafür.

	Aerodynamik
Polo	0,44 Cw
Golf	0,42 Cw
Scirocco	0,41 Cw
Passat	0,44 Cw

Tafel 1: Höhere Fahrleistungen bzw. niedriger Benzinverbrauch durch günstige Aerodynamik.

Neben der günstigen aerodynamischen Form ist

Der Leichtbau ist das Ergebnis einer präzisen Analyse der Festigkeitsanforderungen der einzelnen Bauteile. Nichts wird schwerer als nötig gebaut. Durch den Leichtbau wird ebenfalls Benzin gespart.

Die Tabelle zeigt deutlich, daß Polo, Golf, Passat und Scirocco über den gesamten Geschwindigkeitsbereich mit weniger Kraftstoff auskommen, als man es gemeinhin bei diesem Tempo gewöhnt ist.

4. Viel Komfort ist kein Luxus.

Die Ausmaße eines Autos lassen heute kaum noch Rückschlüsse auf seinen Innenkomfort zu.

Nehmen wir zum Beispiel einmal den Golf L. Der hohe Komfort beginnt bereits

Styling allein macht

beim Einsteigen. Die ungewöhnlich breiten Türen lassen sich weit öffnen, so daß auch vollschlanke Personen keine Probleme mit dem Einsteigen haben.

Ein Auto ist erst dann komfortabel zu nennen, wenn es auch leise fährt. Deshalb haben wir uns besonders viel Mühe mit der

Innengeräusche.

Auffallend gut im Blick liegt die Armaturentafel, die wirklich blendfrei ist. Alle Kontroll- und Bedienungselemente, einschließlich des Radios, liegen im engsten Sicht- und Griffbereich des Fahrers. Zudem sind, um gefährliches Tasten bei Dunkelheit zu vermeiden, Heizungs- und Belüftungs-

mentieren: Bei -20°C Außentemperatur und 35 km/h wird bereits nach 20 Minuten eine Innentemperatur von $+20^{\circ}\text{C}$ erreicht, also eine Temperaturveränderung um 40°C . Nicht weniger wirksam ist das Belüftungssystem. Mit ihm läßt sich bereits bei mittlerer Geschwindigkeit in einer Stunde der gesamte Luftinhalt des Wagens rund hundertmal austauschen.

Man kann bei der neuen VW Generation auch von einer neuen Sitz-Generation sprechen. Sie ist ein weiterer, entscheidender Beitrag zum besseren und komfortable-

Generation sind besonders leistungsfähige Motoren, die dennoch überraschend wenig Kraftstoff brauchen. Allen gemeinsam ist eine Leistungs-Charakteristik, die sich durch Drehfreudigkeit und ein hohes Drehmoment auszeichnet. Auch Schaltfaule kommen hier auf ihre Kosten.

Alle VW der neuen Generation haben Frontantrieb.

Also ein kompaktes Antriebsaggregat, beste Bodenhaftung der Antriebsräder durch ausreichende Belastung und die für den Frontantrieb typische hohe Fahrsicherheit, auch im Winter.

Starke Motoren verlangen ein starkes Fahrwerk.

Die Vorderradaufhängung mit Querlenkern und Federbeinen wurde mit dem



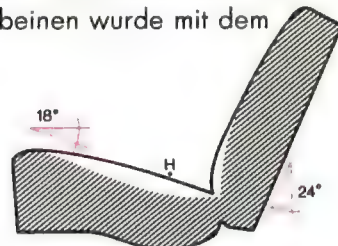
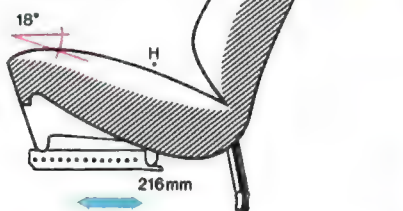
Blendfreie, übersichtliche Armaturentafel am Beispiel Scirocco.

Geräuschdämpfung gegeben. Zuerst einmal werden die Fahrgeräusche durch einen dicken Teppich gedämpft, der den gesamten Boden bedeckt. Darunter liegt ein aufwendiges Dämpfungspaket mit einer $2,5\text{ cm}$ dicken Schallschluckmatte, die die hochfrequenten Geräusche abschirmt. Darunter wiederum dämp-

hebel, Warnblinkschalter, Aschenbecher und Zigarrenanzünder beleuchtet.

Das Heiz- und Belüftungssystem, ebenfalls ein wichtiges Komfort-Merkmal, ist besonders wirksam.

Alle neuen VW sind mit einer vom Kühlwasser gespeisten Heizung ausgerüstet, die sich mit einem Handgriff leicht regeln läßt. Die extrem gute Heizleistung läßt sich an der Aufheizkurve des Golf am besten doku-



Die neue Sitzgeneration ermöglicht ermüdungsfreies Fahren.

ren Fahren. Die neuen Sitze dämpfen die Stöße und Schwingungen ganz hervorragend und ermöglichen ein angenehmes und ermüdungsfreies Sitzen. Der Sitzquerschnitt zeigt die üppige Polsterung und die anatomisch wirkungsvoll gestaltete Rückenlehne.

Selbstverständlich lassen sich die Vordersitze ohne Aufpreis bis in die Liegeposition verändern.

5.

Bessere Leistungen durch moderne Motoren und ein fortschrittliches Fahrwerkskonzept.

Kernstück der neuen VW

spurstabilisierenden Lenkrollradius ausgestattet, der unerwünschte Richtungsabweichungen in extremen Fahr- und Bremssituationen weitgehend verhindert. Scheibenbremsen vorn, ein Diagonal-Zweikreisbremssystem und Stahlgürtelreifen runden das Bild ab.

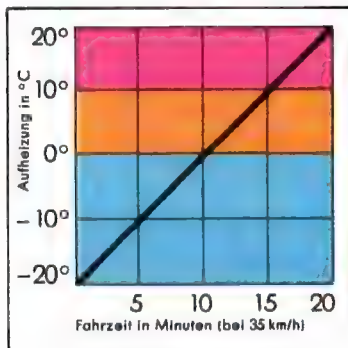
Für die Hinterachse wurde eine genial einfache, aber um so wirkungsvollere Lösung gefunden: für den Polo eine Koppellenkerachse, für den Golf und den Scirocco eine Verbundlenkerachse, für den Passat eine Torsionskurbelachse.

Alle haben Gemeinsam-

Produkt	Günstige Phonwerte lt. auto motor sport
Polo	75 Phon
Golf	69 Phon
Scirocco	66 Phon
Passat	71 Phon

Tafel 3: Niedriger Geräuschpegel bei allen Geschwindigkeiten.

fen Bitumenschmelzfolien die Geräusche im unteren Frequenzbereich. Da auch die Stirnwand sehr gut abgedichtet ist, kommen wir auf vorbildlich niedrige



Tafel 4: Aufwendiges Heiz- und Belüftungssystem mit Intensiv-Wirkung.

noch kein fortschrittliches Auto.

keiten, die für die Fahr-
sicherheit entscheidend sind:

und Scirocco auf ein Jahr
ohne Kilometer-Grenze

	Höchstgeschwindigkeit in km/h				Beschleunigung in sec.		
	40 PS	50/55* PS	75 PS	85 PS	0 - 50 km/h	0 - 80 km/h	0 - 100 km/h
Polo	132				5,5	12,7	21,2
Golf		140			4,5	10,5	16,5
			162		3,7	8,0	12,3
Passat*		145			4,4	10,5	16,5
			160		4,0	8,5	13,2
				170	3,8	7,9	11,8
Scirocco		144			4,3	10,0	16,0
			165		3,4	7,3	11,3
				175	3,3	7,0	11,0

Weitgehende Spur- und Sturz-Konstanz, geringes Achsgewicht mit der Folge günstiger Federungsabstimmung und guter Bodenhaftung sowie einem sehr effektiven Anti-Nick-Effekt.

Was all diese Bemühungen in der Fahrpraxis bedeuten, zeigt die Gegenüberstellung der Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte. Ein Kommentar hierzu ist wohl überflüssig.

6. Fortschrittliche Garantie: Ein Jahr ohne Kilometer-Grenze.

Daß VW die Garantie-
leistung für Polo, Golf, Passat

Der Passat.
Raum und Komfort der großen Mittelklasse.

Tafel 5:
Bestwerte durch moderne Motoren und
fortschrittliches Fahrwerk.

festgesetzt hat, ist ebenfalls
ein nicht zu verachtender
Fortschritt.

Zeigt es doch, daß trotz
neuartiger Technik auf eins
nicht verzichtet wurde:
Die bewährte VW Qualität.



Die Jahres-Garantie ohne
km-Grenze geht zudem
so weit, daß sie sich über
Deutschlands Grenzen
hinaus weltweit erstreckt.
Das ist um so angenehmer,

wenn man beabsichtigt,
mit einem neuen Polo, Golf,
Passat oder Scirocco ins
Ausland zu reisen.

Noch etwas: Wir haben
Polo, Golf, Passat und
Scirocco gefilmt und getestet.
Sie können diese jeweils
drei Minuten langen Filme
im Werbefernsehen mit-



erleben. Und zwar im ZDF.

Am Samstag,
dem 20.3.1976, um 18.52 Uhr,
zum Thema Sicherheit.

Am Samstag,
dem 27.3.1976, um 17.52 Uhr,
zum Thema Wirtschaftlichkeit.

Am Samstag,
dem 3.4.1976, um 18.52 Uhr,
zum Thema Fortschrittlichkeit.

Am Samstag,
dem 10.4.1976, um 19.22 Uhr,
zum Thema Gebrauchstüchtigkeit.

POLO, GOLF, PASSAT, SCIROCCO.

VIER AUTOS, EIN KONZEPT.

Alles über
die neuen
VW-Garantien.

Schicken Sie diesen Coupon
an den VW Werbedienst, 4804
Vermold, Postfach 1365/66.
Wir schicken Ihnen dafür diese
ausführliche Broschüre.



Lieber länger

Leistung und Komfort auf verlängertem Radstand.

Das „L“ steht für „lang“. Es beschreibt den großen BMW-Limousinen, die es als Ergänzung der Typbezeichnung am Heck tragen, einen zehn Zentimeter längeren Radstand (2792 mm statt 2692), eine um den gleichen Betrag größere Gesamtlänge (4800 mm statt 4700) und ein entsprechend großzügigeres Platzangebot im Fond. Ursprünglich war es dem 1974 vorgestellten 3.3 L vorbehalten, der seine Spitzenstellung als anspruchsvolle Luxus-Limousine im BMW-Programm zusätzlich durch 300 cm³ mehr Hubraum sowie eine besonders reichhaltige Serienausstattung und den

daraus resultierenden hohen Preis dokumentierte.

Für weniger zahlungskräftige Kunden, die mehr Wert auf den Raumgewinn denn auf Luxus-Attribute legten, kamen später die Versionen 2.8 L und 3.0 L hinzu. Schließlich erhielt der 3.3 L zur letztjährigen IAA in Frankfurt statt des 190 PS-Vergasertriebswerks einen 200 PS-Einspritzmotor und wandelte sich dadurch zum 3.3 Li. Neben drei „Kurzen“ – 2500, 3.0 S und 3.0 Si – werden derzeit also drei „Lange“ angeboten, die Preise reichen von 23 260 Mark für den 2500 bis 42 960 Mark für den 3.3 Li.

Hervorragende Handlichkeit

Im Karosseriebereich unterscheidet sich der Li von den anderen beiden L-Modellen lediglich durch eine ungewöhnlich komplette, qualitativ hochwertige Ausstattung (siehe Tabelle auf Seite 92), bei der höchstens eines vermisst wird: eine Zentralverriegelung für Türen und Kofferraum, die es bei BMW leider nicht einmal gegen Aufpreis gibt.

Da der Längen-Zuwachs ausschließlich dem Wagenfond zugute kam, ist der



mittlere Türpfosten (B-Säule) relativ weit vorn postiert. Das ist einerseits für die Gurtanbringung nicht ideal und stört andererseits ein wenig die optische Harmonie der Seitenansicht. Wer jedoch durch die breiten hinteren Türen einsteigt, konstatiert befriedigt ein Mehr an Bequemlichkeit. Die zusätzlichen Zentimeter wurden zum Teil für den zwar immer noch nicht üppigen, aber durch die sehr große Sitztiefe (520 mm) wirksam ergänzten Knieraum genutzt, zum anderen Teil für ein Vorwärtsschieben und Schrägerstellen der Rückenlehne, woraus besseres Sitzen und mehr Kopfraum resultieren.

Vorzüge

- Laufruhige, temperamentvolle und elastische Sechszylindermotoren
- Übersichtliche, geräumige, gut ausgestattete Karosserie
- Beispielhafte Handlichkeit
- Guter Fahrkomfort
- Sichere Fahreigenschaften
- Gute Bremsen

Nachteile

- Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten
- Bedienungshebel teilweise ungünstig platziert
- Mäßige Wintereigenschaften

Aber auch die Vornsitzenden profitieren von der Verlängerung: Der längere Radstand ermöglicht einen spürbar ausgewogeneren Fahrkomfort, wobei vor allem größere Bodenwellen besser verarbeitet werden. Vervollständigt wird der positive Komfort-Eindruck durch die großzügig bemessenen, ausreichenden Seitenhalt gewährenden und mit verstellbaren Kopfstützen versehenen Sitze; der Fahrer-Fauteuil erlaubt in Verbindung mit der serienmäßigen Lenksäulen- und Sitzhöhenverstellung eine individuelle Abstimmung der Fahrposition auf unterschiedlichste Körpergrößen.



Fotos: Seufert



Test

BMW 2.8L/3.0L/3.3Li

Während die klar gezeichneten und gut zu überblickenden Instrumente der großen BMW nach wie vor kaum kritisiert werden können, sind einige Bedienungshebel nicht optimal placiert – so beispielsweise die nicht sehr übersichtlich gegliederte Heizungs- und Belüftungsbetätigung. Regulieren lassen sich Heizung und Belüftung jedoch recht gut, allerdings braucht die Hei-

zung bei strenger Kälte ziemlich lange, bis sie den Innenraum erwärmt hat.

Daß man die großen BMW-Limousinen als äußerst erfreulichen Umgang empfindet, ist vor allem einer Eigenschaft zuzuschreiben: ihrer überragenden Handlichkeit. Es gibt wohl kein anderes Automobil vergleichbarer Größe, das sich mit solcher Agilität bewegen läßt.

Verantwortlich dafür ist einmal die beispielhafte Übersichtlichkeit der Karosserie. Dank niedriger Gürtellinie, steil stehender Front- und Heckscheibe, relativ kurzer Motorhaube und ziemlich hoher Sitzposition genießt der Fahrer besten Ausblick auf die Umgebung.

Zum anderen ermöglicht die sehr leichtgängig und exakt arbeitende Ser-

**Aktion
Stern Europas**

„Bester Sommerreifen“ im ADAC-Test

Der neue

10 Europareisen ohne Reifenwechsel

Einen besseren Reifen können Sie nicht fahren. 10 bekannte Motor-Journalisten schafften mit dem neuen Meilen-Pirelli den Stern Europas: Auf 10 Urlaubstrecken in die entferntesten Gegenden Europas wurden 10 Reifentests gefahren. Sensation: Ohne Reifenwechsel! Note „Sehr gut“ ließ das Urteil der 10 Tester.

Entscheiden Sie sich für diesen 3-Gürtelreifen (2 x Stahl und 1 x Nylon) – spätestens vor Ihrem Urlaub. Der neue Meilen-Pirelli gewann bei drei Reifentests renommierter deutscher Auto-Zeitschriften jeweils den 1. Platz.

Er ist Deutschlands erfolgreichster Reifen.

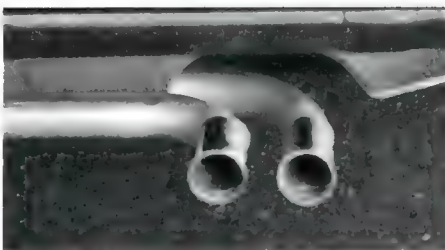
Drei Reifen in einem

**Kilometer-Reifen • Sicherheits-Reifen
Komfort-Reifen**

PIRELLI
Die Beine Ihres Autos

volenkung jederzeit schnelle Reaktionen und zugleich ein geradezu spielerei-ches Dirigieren des rund eineinhalb Tonnen schweren Wagens – beim Einparken ebenso wie bei schneller Kurvenfahrt.

Und schließlich ist auch das moderne Fahrwerk mit den an Querlenkern und Federbeinen aufgehängten Vorder-



Doppelrohr-Auspuff am 3.3 Li

rädern und der Schräglener-Hinterachse nicht unbeteiligt an der Mühe-losigkeit zügiger Fortbewegung: Es bietet sichere und unproblematische Fahreigenschaften, die mit ihrer im Kurvengrenzbereich weich einsetzen- den Übersteuertendenz den Wünschen routinierter Fahrer entgegenkommen. Sauberer Geradeauslauf bei hohem Tempo ist gleichfalls gewährleistet. ▷

Meilen-Pirelli P3



Probleme gibt es auch nicht, wenn rasche Verzögerung vonnöten ist. Die vier belüfteten Scheibenbremsen lassen sich dank Servounterstützung gut dosieren und zeigen sich selbst harter Beanspruchung gewachsen.

Kultivierte Kraft

Zu leisten haben sie einiges, denn alle L-Modelle sind um die 200 km/h schnell und beschleunigen in weniger als zehn Sekunden von 0 auf 100 km/h. Doch der BMW-Reihensechszylinder – ob mit 2,8 oder 3,0 oder 3,3 Liter Hubraum – imponiert nicht nur durch eindrucksvolles Temperament, sondern gleichermaßen durch enorme Durchzugskraft, seidig-weichen Lauf, einwandfreies Start- und Kaltlaufverhalten sowie relativ günstige Verbrauchswerte. Zweifellos darf man in ihm nach wie vor den besten Sechszylinder der Welt sehen, denn eine geglücktere Kombination von Laufkultur und Leistung ist derzeit schwerlich zu finden.

Während die im 2.8 L und 3.0 L verwendeten Vergasertriebwerke mit 170 und 180 PS (125 und 132 kW) bei jeweils 6000/min alte Bekannte aus der „kurzen“ Limousine sind, weist der Motor des Spitzenmodells Li einige Änderungen auf. Da er im Vorgängertyp 3.3 L etwas rauh lief und außerdem zur Ölschaumbildung neigte, verkürzten die BMW-Techniker den Hub um 2,4 mm auf 86 mm, so daß er nun mit einem Hubraum von 3210 cm³ eigentlich kein echter 3,3 Liter mehr ist, sondern praktisch ein 3,2 Liter.

Außerdem wurde er von Vergasern auf Benzineinspritzung umgerüstet. Zum Einsatz kam eine Bosch L-Jetronic, eine Luftmengen messende Einspritz-



L-Interieur: übersichtliche Instrumente und genügend Platz im Fond

Ausstattung	BMW 3.3 Li	BMW 3.0 L	BMW 2.8 L
Grundpreis DM	42 980,—	29 980,—	26 980,—
Automatik-Sicherheitsgurte vorn	●	●	●
Automatik-Sicherheitsgurte hinten	●	169,—	169,—
Kopfstützen vorn und hinten	●	●	●
Fahrsitz-Höhenverstellung und Lenksäulenverstellung	●	●	●
Lederpolsterung	● ¹⁾	1 989,—	1 989,—
Fondraumheizung	●	●	●
Leseleuchten im Fond	●	80,—	80,—
Wärmeschutzglas rundum mit Verbundglasfrontscheibe	●	255,—	255,—
Heizbare Heckscheibe	●	●	●
Elektrische Scheibenheber vorn und hinten	●	979,—	979,—
Elektrisches Stahlschiebedach	●	1 056,—	1 056,—
Elektrisch verstellbarer Außenspiegel	●	●	●
Halogen-Doppelscheinwerfer	●	●	●
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	●	433,—	433,—
Halogen-Nebelscheinwerfer	●	209,—	209,—
Drehzahlmesser	●	●	●
Große Werkzeugbox an der Kofferraumklappe	●	●	144,—
Leichtmetallfelgen mit Stahlgürtelreifen 195/70 VR 14	●	1 115,—	1 115,—
Sperrdifferential	535,—	535,—	535,—
Getriebe-Automatik	● ²⁾	1 580,—	1 580,—
Stereo-Radio und automat. Antenne	●	ca. 1 000,— ³⁾	ca. 1 000,— ³⁾

● = serienmäßig; ¹⁾ wahlweise Stoffpolsterung; ²⁾ wahlweise mechanisches Vierganggetriebe; ³⁾ verschiedene Mono- und Stereo-Radios lieferbar.

Zum Vergleich	BMW 3.3 Li	BMW 3.3 Li Automatik	BMW 3.0 L	BMW 2.8 L	BMW 2500	BMW 3.0 S	BMW 3.0 Si
Hubraum	cm ³	3210	3210	2985	2788	2494	2985
Leistung	PS bei 1/min	200/5500	200/5500	180/6000	170/6000	150/6000	180/6000
Testverbrauch	l/100 km	17,0 S	17,5 S	16,8 S	16,2 S	15,7 S	15,9 S
Preis	DM	42 980,—	42 980,—	29 980,—	26 980,—	23 260,—	27 980,—
Beschleunigung in s							
0–60 km/h	4,0	4,5	4,2	4,3	4,5	4,2	3,9
0–80 km/h	5,8	6,6	6,2	6,4	6,8	6,2	5,6
0–100 km/h	8,0	9,1	9,4	9,6	9,6	8,6	7,9
0–120 km/h	11,4	12,3	12,8	13,2	14,2	12,4	11,2
0–140 km/h	15,4	16,7	17,4	17,9	19,5	16,8	14,9
0–160 km/h	22,3	23,2	25,3	25,4	28,5	23,2	20,5
1 km mit stehendem Start	29,3	30,2	30,6	30,8	30,8	29,9	28,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	209,3	205,7	204,5	198,9	196,0	211,4

^{*)} 76er Modell 195 PS

**Die Bosch Kundendienste, Ihre Spezialisten für Auto-Elektrik,
versprechen Ihnen:**

Wir machen, was sein muß. Und das gründlich.

Wenn es sein muß,
sorgen wir für günstigen
Kraftstoffverbrauch.

Wenn es sein muß,
korrigieren wir den
Zündzeitpunkt.

Und wir kümmern uns
natürlich um noch viel mehr. Ums
Licht und ums Radio. Um Blinker und
Hupe und Scheibenwischer. Um alles,
was mit Auto-Elektrik und -Elektronik zu tun hat.
Denn darin macht uns keiner was vor.



Wenn es sein muß,
reinigen wir
den Luftfilter.

Wenn es sein muß,
machen wir den
Zündfunken stark.

Wenn es sein muß,
prüfen wir die Kompression.

Wenn es sein muß,
bringen wir Generator,
Regler und Anlasser
in Ordnung.

Wenn es sein muß,
bringen wir die Batterie
in Form.



Die Kundendienste von Bosch.

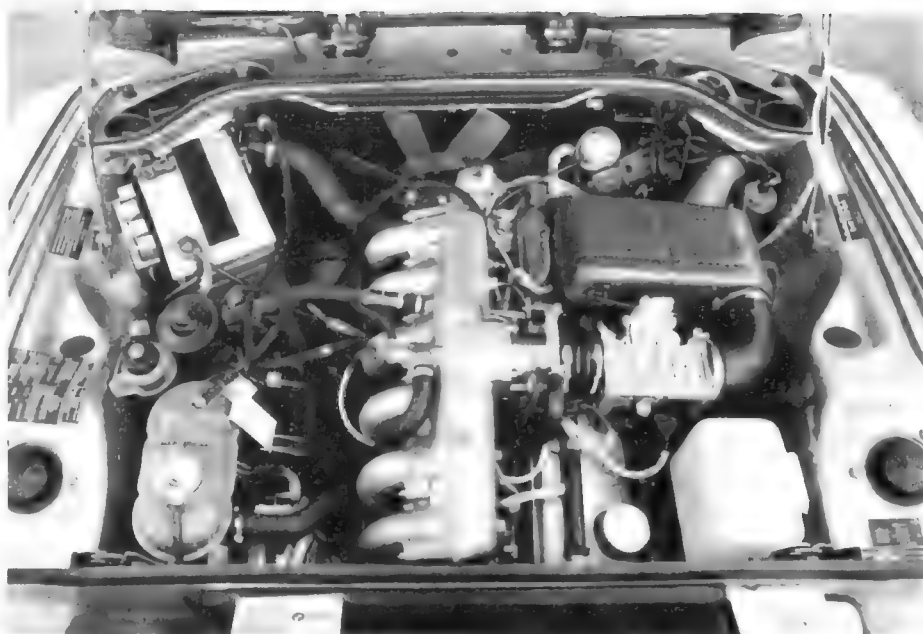
zung, die im Gegensatz zur K-Jetronic nicht kontinuierlich einspritzt. (Sie wird neuerdings auch im 3.0 Si verwendet, der früher mit einer elektronischen D-Jetronic operierte, die als Bezugsgröße den Saugrohrunterdruck heranzog.) Und schließlich wurde eine Doppelrohr-Auspuffanlage installiert, die bei etwa gleicher Leistung eine bessere Geräuschdämpfung ermöglicht als eine Einrohr-Anlage.

Das Ergebnis dieser Überarbeitung sind 200 PS (147 kW) bei nur 5500/min, die dem Li zu sportwagenmäßigen Fahrleistungen verhelfen (siehe Vergleichstabelle), ein hervorragender Drehmomentverlauf und eine entsprechend eindrucksvolle Motorelastizität, hohe, auf Achtzylinder-Niveau liegende Laufkultur und eine nervenschonende Geräuschkulis. Letztere wird bei hohen Geschwindigkeiten teilweise von störenden Windgeräuschen überlagert — ein Schönheitsfehler, der zum sonst so kultivierten Charakter des Li und auch der anderen L-Modelle nicht recht passen will.

Bleibt festzustellen, daß das automatische Dreiganggetriebe — beim Li serienmäßig, bei den anderen Versionen gegen Aufpreis — sehr gut mit dem BMW-Sechszylinder harmoniert. Trotzdem bietet das leicht und exakt schaltbare mechanische Vierganggetriebe größere fahrerische Reize.

Daß entgegen der ursprünglichen Werks-Absicht der 3.3 Li nunmehr auf Wunsch auch mit Schaltgetriebe geliefert wird, zeigt deutlich, daß offensichtlich viele BMW-Kunden selbst vom luxuriösen Spitzenmodell etwas ganz Bestimmtes erwarten — und bekommen. Denn auch die L-Modelle sind typische Fahrer-Autos, sie können und wollen nicht verleugnen, daß sie — trotz aller Komfort-Vermehrung — zu den sportlichen Limousinen gehören.

Selbst im Li, von BMW in der Werbung gern als Repräsentations-Gefährt herausgestellt, kann man sich nur schwer einen Chauffeur und im Fond einen telefonierenden Manager vorstellen. Auch wer sich einen Chauffeur leisten kann, wird einen Li lieber selber lenken und das genießen, was sich die Münchner Autobauer als Motto auf die weiß-blauen Fahnen geschrieben haben: die Freude am Fahren. *Fritz Reuter*



Der 200 PS-Motor des 3.3 Li ist mit einer Bosch L-Jetronic ausgerüstet

Technische Daten und Meßwerte

Motor		BMW 3.3 Li	BMW 3.0 L	BMW 2.8 L
Anzahl der Zylinder		6	6	6
Bohrung x Hub	mm	89 x 86	89 x 80	86 x 80
Hubraum	cm ³	3210	2985	2788
Verdichtungsverhältnis		9,0 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1
Leistung kW (PS) bei 1/min		147 (200)/5500	132 (180)/6000	125 (170)/6000
spezifische Leistung kW (PS)/l		45,8 (62,3)	44,2 (60,3)	44,8 (61,0)
maximales Drehmoment				
Nm (mkg) bei 1/min		290 (29)/4250	260 (26)/3700	240 (24)/3700
mittlere Kolbengeschwindigkeit				
bei Nenndrehzahl m/s		15,8	16,0	16,0
Kurbelwellenlager			7	
Nockenwelle			obenliegend	
Kühlung			Wasser	
Vergaser/Einspritzung		Einspritzanlage Bosch L-Jetronic	2 Registervergaser Zenith 35/40 INAT	
Drehstromlichtmaschine		770	630	630
Tankinhalt	Liter	78	78	78
Kraftübertragung		Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,855, II. 2,203, III. 1,402, IV. 1,0, R. 4,3. Automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Übersetzungen: I. 2,39, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,09. Achsantriebsübersetzung: 3,45 3,45 3,64		
Elastizität in s (Beschleunigung ab 40 km/h im IV. Gang)		Werte für Schaltgetriebe		
40— 60 km/h		4,6	4,7	4,6
40— 80 km/h		9,3	9,7	9,7
40—100 km/h		14,0	14,6	14,6
40—120 km/h		18,9	19,7	19,9
40—140 km/h		24,2	25,7	26,1
40—160 km/h		30,6	33,6	34,4
1 km ab 40 km/h		33,5	34,0	34,2



Rosen? Einfach so? Einfach so!
So einfach kann man einem Alltag
einen Hauch von Festtag geben.
Ganz nebenbei: Es geht auch mit Zinn 40.
Der ist aus Wein – und
damit alles andere als alltäglich.
(Guten Tag!)

Zinn 40 – der Klare aus Wein.



Sparklasse

Was Autos unter 7000 Mark zu bieten haben.

Von Werner Schruf

Vor zwei Jahren war die Auto-Welt für 7000 Mark-Anleger noch in Ordnung. Das Neuwagenangebot umfaßte rund 20 Wagen, es reichte vom Minimobil Fiat 500 – damals für 4390 Mark zu haben – über moderne Fronttriebler wie den Fiat 127 bis zum viertürigen Polski Fiat 125 mit großzügigem Raumangebot und 54 PS Leistung. In der Mischung ließ die damalige 7000 Mark-Klasse kaum Wünsche offen.

Mittlerweile hat sich die Situation geändert. Preissteigerungen sorgten dafür, daß in Technik, Ausstattung und Leistung attraktive Modelle nun jenseits dieser Preisgrenze

angesiedelt sind. Übrig blieben neun Spar-Autos, von denen nur ein einziges aus deutscher Produktion stammt: der VW Käfer. Er kostet in der billigsten Ausführung genau 6995 Mark und ist damit das teuerste Auto dieser Klasse.

Einen Pluspunkt haben die Autos unter 7000 Mark alle gemeinsam – sie sind mit geringen Mitteln zu unterhalten. Mit Ausnahme des Boxer-Triebwerks im Käfer weisen ihre Motoren weniger als einen Liter Hubraum auf, die Höchstleistungen liegen bei etwa 40 PS. Das garantiert niedrige jährliche Festkosten, ganz besonders natürlich bei den hubraum- und leistungsschwäch-

sten Modellen. Dazu kommt ein in den meisten Fällen günstiger Benzinverbrauch.

Daß die Spar-Autos eine wichtige Rolle auf dem deutschen Markt spielen, zeigen ihre Zulassungszahlen im Jahr 1975. Von den neun Modellen unter 7000 Mark wurden insgesamt rund 60 000 Exemplare abgesetzt, was einem Marktanteil von circa 2,8 Prozent entspricht. Zum Vergleich: Chrysler-Simca erreichte in der Bundesrepublik etwa den gleichen Marktanteil. Nicht berücksichtigt sind bei der Zahl 60 000 selbstverständlich jene Ausführungen der einzelnen Modelle, die aufgrund stärkerer Motorisie-



5800 Mark
Fiat 126

5998 Mark
Skoda 100 S

6190 Mark
Citroën 2 CV 4

6390 Mark
Fiat 133

6590 Mark
Mini 1000

rung oder besserer Ausstattung knapp über dieser Preisgrenze liegen, wie beispielsweise der Renault 4 TL oder der VW 1200 L.

Die Position des Marktleaders nimmt bei den sparsamen Kleinen der Citroen 2 CV ein. Die wahlweise mit 23 PS (17 kW) oder 25 PS (18 kW) lieferbare Ente brachte es im vergangenen Jahr auf 15 415 Neuzulassungen, und sie ist damit nach dem größeren GS das hierzulande am meisten gefragte Citroen-Modell. Einen beachtlichen Verkaufserfolg konnten auch der Fiat 126 und der VW 1200 verbuchen; von ihnen wurden 13 624 beziehungsweise 12 100 Exemplare abgesetzt.

Die Konkurrenten waren wesentlich weniger gefragt. Von den 38 206 Renault 4-Neuzulassungen entfielen nur rund 4000 auf die Schlichtversion. Am wenigsten Käufer fand die Dyane 4 von Citroen, nur 784.

Besondere Bedeutung kommt auch den Servicenetzen zu. Der Käfer-Fahrer findet hier die günstigsten Voraussetzungen vor, denn seit der Händler-Fusion von VW und Audi stehen ihm im Bundesgebiet rund 3700 Werkstätten zur Verfügung.

Auch die Kundendienstnetze von Renault (1500 Werkstätten), Fiat (1350) und Chrysler-Simca (1150) weisen ausreichenden Umfang auf.

Dagegen stehen für Citroen-Besitzer nur 600 autorisierte Betriebe bereit, Mini- und Skoda-Fahrer sind auf noch kleinere Servicenetze (400 und 300 Händler) angewiesen.

Schließlich spielt bei Kaufüberlegungen auch noch der Wiederverkaufswert eine Rolle. Er wird hauptsächlich von der Zuverlässigkeit und Robustheit, den zu erwartenden Unterhaltskosten, aber auch vom Nutzwert des betreffenden Autos bestimmt. Erfahrungsgemäß schneiden in diesem Punkt der Käfer und der Renault 4 besonders gut ab, dagegen läßt sich beispielsweise ein Skoda nur mit größten Schwierigkeiten weiterverkaufen. ➤

Fotos: Saulert



6698 Mark
Simca 1000 LS

6750 Mark
Renault 4 L

6790 Mark
Citroen Dyane 4

6895 Mark
VW 1200

Autos unter 7000 Mark

Fiat 126: drei Meter lang

Mit einer Länge von 3,05 Metern ist der 126 ebensolang wie das Vorbild aller modernen Kleinwagen, der englische Mini. Der dank eigenständiger Form putzig wirkende Auto-Zwerg von Fiat bringt aufgrund seiner guten Übersichtlichkeit und des zumindest auf den Vordersitzen ausreichenden Platzangebotes günstige Voraussetzungen zum Zweit- oder Stadtwagen mit. Im Fond steht dagegen sehr wenig Platz zur Verfügung – der 126 ist eindeutig mehr Zwei- als Viersitzer.

Eine bescheidene, aber keineswegs

Höchstleistung von 23 PS (17 kW) auch nicht besonders stark. Seine Anordnung im Heck bringt zwar den Vorzug guter Wintertauglichkeit mit, bewirkt aber andererseits eine ausgeprägte Windempfindlichkeit und relativ früh einsetzende, starke Übersteuerneigung.

Die Stärken des 126 liegen hauptsächlich im wirtschaftlichen Bereich: Er braucht nur rund sieben Liter Normalbenzin für 100 km und ist äußerst preisgünstig im Unterhalt.

Skoda S 100: Außenseiter aus dem Osten

Autos aus dem Ostblock spielen auf dem deutschen Markt nur eine unbe-

Retuschen abgesehen, seit über zehn Jahren im Programm und hat als wesentliche Vorzüge ein günstiges Platzangebot und eine vergleichsweise reichhaltige Ausstattung zu bieten. Dagegen lassen die Übersichtlichkeit und Verarbeitung des tschechischen Produktes zu wünschen übrig.

Das gilt auch für den zwar ausreichend leistungsstarken, aber laut und unkultiviert arbeitenden Motor. Ausgeprägte Hecklastigkeit und die hintere Pendelachse haben an der geringen Fahr-sicherheit, die sich durch starkes Übersteuern, große Windempfindlichkeit und unzureichende Richtungsstabilität dokumentiert, entscheidenden Anteil.

Außer dem niedrigen Anschaffungspreis und der für diese Wagenklasse



Fiat 126

Eine praktische Ausstattung und ausreichend bequeme Sitze kennzeichnen die Innenausstattung des Fiat 126.



Skoda S 100

Übersichtliche Instrumentierung und großer Kofferraum gehören zu den Pluspunkten des Skoda.



Citroen 2 CV

Zum guten Komfort des viertürigen 2 CV tragen auch seine bequemen Sitze bei.

ärmlich wirkende Ausstattung und stoffbezogene, noch ausreichend bequeme Sitze lassen selbst im kleinsten Fiat den Eindruck entstehen, in einem vollwertigen Auto zu sitzen. Daß gespart wurde, zeigen unter anderem der Verzicht auf ein Gebläse und die schwach ausgelegte Heizung.

Mit Fahrleistungen und Fahreigenschaften werden 126-Besitzer nicht gerade verwöhnt. Das luftgekühlte Zweizylinder-Triebwerk, dessen Konstruktion bereits 17 Jahre alt ist, arbeitet wenig kultiviert und ist mit einer

deutende Rolle, obgleich sie sehr billig sind. Das gilt auch für die tschechischen Skodas: Neben dem 5 998 Mark teuren S 100 werden noch zwei weitere Modelle, nämlich die L-Ausführung (DM 6438,-) und der 48 PS (35 kW) starke 110 L (DM 6848,-) in dieser Preisklasse angeboten. In Technik und Karosserie sind sie weitgehend mit dem S 100 identisch, Unterschiede gibt es lediglich in der Ausstattung und Motorisierung.

Die altmodisch aussehende, wannen-förmige Limousine ist, von geringen

guten Ausstattung spricht wenig für einen Skoda-Kauf.

Citroen 2 CV 4 und 6: Im Wiegeschritt

Seit nunmehr 28 Jahren rollt die „Ente“ auf den Straßen und erfreut sich nach wie vor in bestimmten Kreisen großer Beliebtheit. Das originelle Gefährt, das wahlweise mit 23 PS-Motor (2 CV 4) und mit 25 PS-Maschine (2 CV 6) angeboten wird, kam jetzt in einer noch preisgünstigeren Version auf den deut-

Zum Vergleich: Neun Autos unter 7000 Mark

Modelle		Fiat 126	Skoda S 100	Citroen 2 CV 4	Fiat 133	Mini 1000	Simca 1000 LS	Renault 4 L	Citroen Dyane 4	VW 1200
Motordaten										
Anzahl der Zylinder		2	4	2	4	4	4	4	2	4
Bohrung	mm	73,5	68	74	65	64,6	68	58	74	77
Hub	mm	70	68	70	63,5	76,2	65	80	70	64
Hubraum	cm ³	594	988	435	843	986	944	845	435	1192
Verdichtungsverhältnis		7,5:1	8,3:1	8,5:1	8,0:1	8,3:1	9,4:1	8,0:1	8,5:1	7,3:1
Leistung	kW bei 1/min PS bei 1/min	17/4700 23/4700	31/4650 42/4650	17/7000 23/7000	25/4800 34/4800	29/4750 39/4750	29/5800 40/5800	25/5000 34/5000	17/7000 23/7000	25/3800 34/3800
spezifische Leistung	kW/l PS/l	28,6 38,7	31,4 42,5	39,1 52,8	29,6 40,3	29,4 39,5	30,7 42,3	29,6 40,2	39,1 52,8	20,9 28,5
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min mkg bei 1/min	39/3400 4,0/3400	71/2800 7,2/2800	29/4000 3,0/4000	54/3200 5,5/3200	70/2000 7,1/2000	64/2200 6,5/2200	59/3000 6,0/3000	29/4000 3,0/4000	75/1700 7,6/1700
Meßwerte*										
0– 40 km/h	s	5,4	4,0	9,0	4,8	4,0	4,0	4,8	9,0	4,4
0– 60 km/h	s	11,3	8,0	14,0	9,8	7,3	7,5	9,1	13,5	9,1
0– 80 km/h	s	21,6	18,5	43,0	18,2	11,7	12,4	16,2	40,0	16,0
0–100 km/h	s	54,4	24,0	75,0	38,0	20,1	20,7	29,1	69,0	28,3
1 km mit stehendem Start	s	48,3	42,0	47,5	46,1	40,5	40,6	42,9	46,8	44,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	108,4	125,0	102,0	115,8	128,0	134,3	121,6	104,0	118,8
Benzinverbrauch	l/100 km	6–8	7–9	5,5–7,5 ¹⁾	8–10	7–9 ¹⁾	8–10	7–9	5,5–7,5 ¹⁾	7,5–9,5
*) bei Skoda, Mini, Citroen 2 CV 4 und Dyane 4 Werksangaben; ¹⁾ Superbenzin.										
Ersatzteile und Wartung										
Austauschmotor	DM	380,— ¹⁾	850,—	1021,—	—	1535,— ¹⁾	1221,—	1240,—	1021,—	1254,—
Auspuffanlage komplett	DM	44,—	66,—	163,—	92,—	45,—	66,—	57,—	163,—	83,—
Austauschgetriebe	DM	442,—	660,—	773,—	655,—	1084,— ²⁾	799,—	938,—	773,—	674,—
Satz Stoßdämpfer	DM	143,—	84,—	299,—	142,—	162,—	146,—	280,—	299,—	114,—
Satz Bremsbeläge vorn	DM	5,— ³⁾	50,—	20,—	5,— ³⁾	40,—	27,—	24,—	17,—	17,—
Stahlfelge	DM	26,—	34,—	33,—	32,—	23,—	44,—	38,—	33,—	36,—
Satz Gürtelr. Michelin zX	DM	230,—	392,—	266,—	343,—	299,—	345,—	246,—	266,—	453,—
Frontscheibe	DM	102,—	326,— ⁴⁾	46,—	94,—	60,—	86,—	70,—	46,—	67,—
Stoßstange vorn komplett	DM	41,—	186,—	82,—	67,—	39,—	166,—	73,—	148,—	91,—
Kotflügel vorn links	DM	38,—	123,—	127,—	83,—	68,—	107,—	56,—	134,—	92,—
Hauptscheinwerfer kpl.	DM	32,—	57,—	114,—	42,—	104,—	120,—	80,—	107,—	63,—
Blinkleuchte vorn kpl.	DM	16,—	32,—	18,—	12,—	52,—	26,—	12,—	20,—	21,—
Rückleuchteinheit kpl.	DM	27,—	78,—	35,—	40,—	65,—	37,—	17,—	30,—	63,—
Pfleged. m. Ölwechsel ca.	DM	—	115,—	30,—	—	80,—	45,—	40,—	30,—	30,—
Inspekt. m. Ölwechsel ca.	DM	100,—	205,—	110,—	110,—	170,—	140,—	200,—	110,—	130,—
Ölwechsel	alle km	10 000	5 000	5 000	10 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Inspektion	alle km	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
*) Teilmotor; ²⁾ Neuteil; ³⁾ im Austausch; ⁴⁾ Verbundglasscheibe.										
Betriebskosten										
Richtpreis	DM	5890,—	5998,—	6190,—	6390,—	6590,—	6698,—	6750,—	6790,—	6995,—
Kfz-Steuer	DM	86,40	144,—	72,—	129,60	144,—	144,—	129,60	72,—	172,80
Haftpflichtversicherung ¹⁾	DM	383,—	577,—	408,—	506,—	553,—	553,—	506,—	408,—	501,—
Betriebskosten	Pl/km	12,25	13,94	12,27	13,94	13,88	14,84	13,08	12,27	13,63
Gesamkosten in	10 000 km	17,0	21,2	17,1	20,3	20,9	21,8	19,4	17,1	20,4
Pl/km ohne Abschreibung und	20 000 km	14,6	17,6	14,7	17,1	17,4	18,3	16,3	14,7	17,0
Verzinsung bei	30 000 km	13,8	16,3	13,9	16,1	16,2	17,2	15,2	13,9	15,9
jährlich	40 000 km	13,4	15,7	13,5	15,5	15,6	16,6	14,7	13,5	15,3
	50 000 km	13,2	15,4	13,2	15,2	15,3	16,2	14,4	13,2	15,0
*) Schadenfreiheitsklasse SF 1 (100 Prozent), Tarifgruppe G 1 grün; einschließlich Teilkaskoprämie.										



**Für die kostbarsten Wochen
sollten Sie auf Nummer Necker**

Neckermann-Urlaub – unverändert preiswert!

Mallorca

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

212:-

Trubel und Ruhe, große Strände und stille Pinienhaine, ursprüngliche Fischerorte und das lebendige Palma.

Costa del Sol

2 Wochen
Übernachtung
5-Pers.-App.
pro Person
schon ab

296:-

Torremolinos ist ein weltberühmter Rummelplatz! Ein bißchen ruhiger: Fuengirola! Und fast schon mondän: Marbella!

Costa de la Luz

2 Wochen
Übernachtung
5-Pers.-App.
pro Person
schon ab

398:-

Im tiefsten Süden Spaniens, am Atlantik. Mit endlosen, feinsandigen Stränden. Mit modernen Urlaubssiedlungen und ursprünglichen Dörfern. Und die weiten Ebenen Andalusiens.

Jugoslawien

Istrien
2 Wochen
Vollpension
schon ab

308:-

Strände von Kies bis zum feinsten Sand. Und unsere Hotels bieten Ihnen so ziemlich alles, was zum Urlaub gehört.

Korsika

2 Wochen
Übernachtung
schon ab

386:-

Liebliche Buchten, große Strände. Bizarre Berge, wilde Macchia. Urlaub mit und ohne Badehose.

Sizilien

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

423:-

Ätna, Strand und viel Antike! Sizilien ist eine – von kristallklarem Wasser umgebene – Schatzkiste für Kulturliebhaber und Badefreunde.

Djerba

2 Wochen
Vollpension
schon ab

618:-

Dattel- und Ölbaumplantagen, Zisternen, Ölmühlen, Palmen über Palmen, kleine Wanderdünen und afrikanische Sonne.

Holen Sie sich Ihren Reiseprospekt in Ihrem Neckermann-Reisebüro!

„Der Urlaub für uns alle“

Sommer '76 mit Badezielen am Mittelmeer, am Atlantik und am Schwarzen Meer.

Und für alle, die schon genau wissen, was sie wollen, gibt es den

- Fernreisen-Spezialprospekt
- Seereisen-Spezialprospekt
- Auto-/Bahn-/Bus-Spezialprospekt
- Club 28-Spezialprospekt mit Urlaubsangeboten nur für junge Leute von 18-33 Jahren.
- A-B-C-Prospekt

Damit Sie wissen, wie preiswert Sie nach Amerika und Canada kommen.

Oder schreiben Sie an **Neckermann+Reisen**, 6 Frankfurt 2, Postfach 119091

Autos unter 7000 Mark

schen Markt: als „Special“ mit einfacherer Ausstattung, runden Scheinwerfern und 23 PS (17 kW) zum Preis von 5800 Mark. Dieser 2 CV ist nicht nur der billigste Citroën, sondern das preisgünstigste Auto, das auf dem deutschen Markt angeboten wird.

An handfesten Vorzügen hat der 2 CV vier Türen zu bieten, relativ günstige Platzverhältnisse, bequem gepolsterte Sitze und das von Frischluft-Fans geschätzte Faltdach.

Auf der anderen Seite stehen nur sehr mäßige Fahrleistungen, laute Geräuschentwicklung des Zweizylinder-Boxermotors sowie eine starke Untersteuer- und Seitenneigung in Kurven. Überdurchschnittlich gut ist der Fahrkomfort. Im Benzinverbrauch zeigt der 2 CV außergewöhnliche Mäßigkeit. Mit durchschnittlich 6,5 Litern Superbenzin kommt die Ente 100 km weit. Dagegen belasten eventuell notwendige Ersatzteile und Reparaturen den Etat im Vergleich zur Konkurrenz wesentlich stärker.

Fiat 133: spanische Mischung

Obwohl auf den Namen Fiat hörend, ist der 133 spanischer Herkunft. Das spanische Unternehmen Seat baut Fiat-Autos in Lizenz, der 133 ist das erste unter eigener Regie entwickelte Auto. Formal stellt es einen Verschnitt aus Fiat 126 und 127 dar, Fahrwerk und Antriebseinheit wurden fast unverändert vom Fiat 850 übernommen.

Das spartanische Interieur mit nackten Blechflächen, Gummimatten, simplen Verkleidungen und einem altmodischen Rechteck-Tachometer sind die offensichtlichsten Kennzeichen sparsa-

men Automobilbaus. Das Platzangebot des 133 reicht nur notdürftig für vier Personen aus, der Kofferraum unter der Fronthaube ist ebenfalls sehr klein geraten.

Auch der 34 PS (25 kW) leistende Stoßstangenmotor kann hier nicht recht überzeugen. Schlechten Kälte-eigenschaften, starker Geräuschentwicklung, bescheidenem Temperament und relativ hohem Benzinverbrauch (9 l/100 km) steht lediglich die bekannt gute Zuverlässigkeit gegenüber.

Der serienmäßig mit Diagonalreifen bestückte Fiat weist auch im Fahrverhalten antiquierte Züge auf: Er übersteuert sehr ausgeprägt, reagiert empfindlich auf Seitenwind, neigt zu Nickschwingungen auf Bodenwellen und läßt sich mit seiner teigigen Lenkung nur wenig präzise steuern. Er ist ein neues, jedoch technisch völlig veraltetes Auto.

Mini 1000: junger Alter

Als der Mini 1959 auf den Markt kam, war er seiner Zeit um viele Jahre voraus. Mit seiner platzsparenden Kompaktbauweise, zu deren Prinzipien quer eingebauter Frontmotor mit Vorderradantrieb und raumökonomische Kasten-Karosserie zählen, gilt er als Schrittmacher für die neue, moderne Kleinwagen-Generation. Seinen technischen Vorsprung konnte er zwar über die 17 Produktionsjahre hinweg nicht halten, wohl aber seine Preiswürdigkeit: Er ist der billigste Kleine mit moderner Konzeption.

Mit rund drei Metern mißt der Mini in der Länge nicht mehr als ein Fiat 126, im Raumangebot schlägt er ihn jedoch klar. Den großzügigeren Platzverhältnissen im Innenraum steht allerdings ein sehr kleines Kofferabteil im Heck gegenüber, dessen

des Jahres mann gehen.

Admenting 6/1/77

Autos unter 7000 Mark

Zugänglichkeit durch die nach unten öffnende Klappe beeinträchtigt wird. Die Ausstattung läßt – an dieser Preisklasse gemessen – kaum Wünsche offen, in der Handlichkeit zählt der Mini zu den Besten.

Sein sportliches Image verdankt der englische Fronttriebler den ehemals im Rallyesport erfolgreichen Cooper-Versionen. Mit dem serienmäßigen 39 PS-Motor ist diesbezüglich weniger Staat zu machen, doch verrichtet er seine Arbeit mit befriedigendem Tem-

erienmäßig bietet der kleinste Simca vier Türen und ein für diese Wagenklasse akzeptables Platzangebot. Die Zusatzbezeichnung LS trägt der auf Gürtelreifen rollende Franzose zu Recht, denn er besitzt serienmäßig einige nützliche Extras wie heizbare Heckscheibe, stufenloses Gebläse und Liegesitze.

Der im Wagenheck längs eingebaute, wassergekühlte Vierzylinder-Reihenmotor ist mit 40 PS (29 kW) zwar nicht der stärkste in dieser Preisklasse, sichert dem Simca aber zufriedenstellende Fahrleistungen und mit 135 km/h die beste Höchstgeschwindigkeit. Das

Renault 4 L: der Zweckmäßige

Der Verkaufserfolg des mittlerweile 14 Jahre alten und in über drei Millionen Exemplaren gebauten Renault 4 beruht zu einem großen Teil auf seiner Zweckmäßigkeit. Er hatte von Anfang an eine Heckklappe und hat maßgeblichen Anteil daran, daß die bei modernen Kleinwagen obligatorische große Ladeluke gesellschaftsfähig wurde. Seine Funktionalität und Wirtschaftlichkeit machten ihn zum Bestseller.

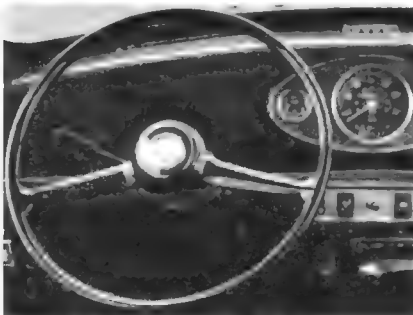
Auch in der billigsten und am sparsamsten ausgerüsteten Ausführung hat der R 4 zahlreiche praktische Vor-

Fiat 133



Der Frontkofferraum des Fiat 133 bietet wenig Platz, sein 34 PS-Motor sitzt im Wagenheck.

Mini 1000



Ein relativ großer Innenraum und gute Ausstattung sind wesentliche Vorzüge des Mini.

Simca 1000 LS



Der 40 PS-Heckmotor sorgt für gute Fahrleistungen, unter der Fronthaube gibt es genügend Stauraum.

perament. Dennoch hat der Mini sportliche Qualitäten zu bieten, nämlich vom Fahrwerk her. Der hart gefederte Zwerg fährt um Kurven aller Art problemlos und bei Bedarf auch ziemlich schnell.

Simca 1000 LS: nach alter Schule

Das billigste Simca-Modell stammt noch aus einer Zeit, als Kleinwagen meist Heckmotor-Konstruktionen waren. Auch der Tausender weist dieses technische Merkmal auf, und auch die Badewannenform mit Stufenheck verrät alte Schule.

tröstet zumindest leistungsbewußte Fahrer darüber hinweg, daß die Maschine ihren Dienst ziemlich laut verrichtet und mit einem Durchschnittsverbrauch von 9 Litern Superbenzin im Vergleich mit der Konkurrenz nicht besonders sparsam ist.

In den Fahreigenschaften unterscheidet sich der Tausender kaum von anderen alten Heckmotor-Autos. Er übersteuert schon bei geringen Kurvengeschwindigkeiten, weicht bei Seitenwind deutlich vom Kurs ab und bietet wegen ausgeprägter Nickschwingungen einen Federungskomfort, der nur knapp ausreichend ist.

züge zu bieten. Außer den vier Türen und dem relativ günstigen Platzangebot gehört dazu in erster Linie der ladefreundliche, glattflächige Stauraum im Heck. Die Rückbank ist bei dieser Version – im Gegensatz zum teureren R 4 TL – nicht klappbar, läßt sich aber mit wenigen Handgriffen ganz entfernen. Einfache Sitze aus bespanntem Rohrgestell und der Verzicht auf die Kofferraum-Auskleidung sind die markantesten Sparmaßnahmen.

Mit dem 34 PS (25 kW) starken 850 cm³-Motor ist der mit überdurchschnittlichem Fahrkomfort aufwartende Fronttriebler ausreichend motorisiert – er



TOYOTA Carina 1600. Sie wären noch begeistert, wenn er um Tausend Mark teurer wäre ...

Schon für DM 10.490,-* können Sie einen TOYOTA Carina fahren. Und wenn Sie mehr für ein paar exklusive Extras ausgeben wollen, tut es uns leid: Im TOYOTA-Preis ist alles Wünschenswerte schon enthalten. Doppelscheinwerfer zum Beispiel. Getönte Scheiben rundum. Und Liegesitze. Und Gürtelreifen. Und Rückfahrscheinwerfer und heizbare Heckscheibe. Und natürlich Dinge, die Sie als Extras nirgendwo extra kaufen könnten. Wie den starken, soliden Sechzehnhunderter Motor und das aus-

geklügelte Fahrwerk, das im TOYOTA Sportwagen, dem Celica, schon häufig Rallyeruhm erlangte. Begeistern Sie sich für den TOYOTA Carina auf einer Probefahrt, bei einer der über 550 TOYOTA-Service-Stationen in der BRD. Den Carina können Sie als 2-Türer, oder als 4-Türer de Luxe mit oder ohne Automatik kaufen. Oder als 86 PS starken 5-Gang Carina ST. Sie erhalten auf alle Modelle die TOYOTA Garantie von 1 Jahr ohne Km-Begrenzung.

*unverbindliche Preisempfehlung ab Köln
 TOYOTA, 5000 Köln 40

TOYOTA *Begeisterung auf Rädern*

Autos unter 7000 Mark

läuft immerhin über 120 km/h. Außerdem tragen der günstige Verbrauch von durchschnittlich 8 Liter Normalbenzin, das unproblematische, untersteuernde Fahrverhalten und die einfache Bedienung dazu bei, daß der praktische Franzose in dieser Klasse als guter Kauf gelten kann.

Citroen Dyane 4: komfortable Schaukel

Ebenso wie der italienische Fiat-Konzerne hat auch die französische Firma

Wie der 2 CV 4 hat auch die Dyane 4 einen 435 cm³ großen Zweizylinder-motor mit 23 PS (17 kW), und damit ist die modernere „Ente“ dem altmodischen Pendant in den Fahrleistungen nahezu ebenbürtig, denn die Leergewichte der beiden differieren nur geringfügig.

Im Fahrverhalten und im Federungskomfort hat die Dyane gleiches zu bieten wie der 2 CV – so guten Geradeauslauf, kräftiges Untersteuern in Kurven und hohes Schluckvermögen der Federung. Auch die Lenkkräfte sind nicht minder hoch. Eines kann die Dyane freilich nicht bieten: den Originalitätswert der echten Ente.

steht ein gewichtiger Pluspunkt gegenüber. Sie ist überdurchschnittlich gut verarbeitet und ausgesprochen solide, bietet also alle Voraussetzungen für ein langes Autoleben. Daß der 1200er in der Basisversion etwas mager ausgestattet ist, muß der Käfer-Fahrer in Kauf nehmen. Die gravierendste Einsparung: das fehlende Frischluftgebläse. Der Innenraum kann nur mit Hilfe der Fenster belüftet werden.

Der noch ausreichend temperamentvolle Boxermotor im Heck des Käfers leistet bei 1,2 Liter Hubraum 34 PS (25 kW) und wartet wegen der geringen spezifischen Leistung (28,5 PS/l) mit hoher Lebenserwartung auf. Zu seinen

Renault 4 L



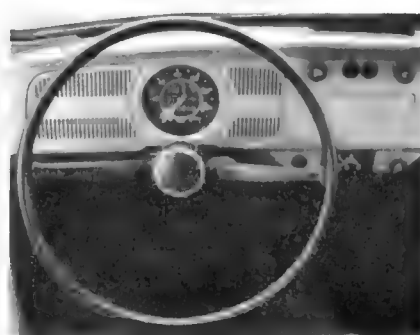
Dank Heckklappe, großem Laderaum und übersichtlicher Bedienung ist der R 4 der Zweckmäßigste dieser Klasse.

Citroen Dyane 4



Die Dyane bietet genügend Platz, weich gepolsterte Sitze und eine feinere Ausstattung als der 2 CV.

VW 1200



Der Käfer ist sehr sparsam ausgestattet, in seinen Bugkofferraum paßt nur wenig Gepäck.

Citroen zwei verschiedene Modelle unter 7 000 Mark im Programm – neben dem 2 CV noch die Dyane 4. Sie ist ein modernerer, nicht gar so primitiver Ableger des 2 CV. In der Technik sind die beiden Wagen weitgehend identisch.

Abgesehen von der glattflächigeren Karosserie vermitteln ein übersichtlicheres Armaturenbrett, verfeinerte Verkleidungen und Schiebepfenster einen weniger spartanischen Eindruck. Vier Türen, bequeme Sitze, unverkleideter Kofferraum und die gewöhnungsbedürftige, aber exakte Krückstock-Schaltung gehören auch bei der Dyane zum Standard.

VW 1200: Veteran aus Wolfsburg

Der Käfer ist, von der Konstruktion her, das älteste Auto dieser Gruppe. Daß er zu den Oldtimern gehört, hat freilich auch sein Gutes: Er ist, wie kaum ein anderes Auto, ausgereift, und wer ihn kauft, bekommt nicht nur ein weitgehend klassenloses Auto, sondern auch ein sehr erwachsenes, das sich auch optisch vom Kleinwagen distanziert.

Den grundsätzlichen Nachteilen der Käfer-Karosserie wie mangelhafte Übersichtlichkeit und kleiner Bugkofferraum

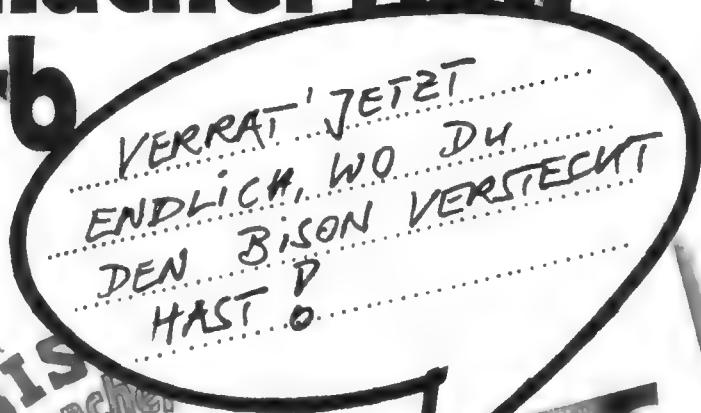
charakteristischen Merkmalen gehört der durch die Luftkühlung verursachte laute Geräuschpegel.

Unter dem Strich ist der Käfer trotz veralteter Konzeption für besonders wirtschaftlich denkende Menschen in dieser Klasse immer noch ein guter Kauf. Denn er vereinigt zahlreiche Vorteile in sich, die für seinen Besitzer letztlich bares Geld bedeuten: durch üppige Reifengröße geringen Reifenverschleiß, durch Robustheit und Zuverlässigkeit geringe Reparaturanfälligkeit und hohen Wiederverkaufswert.





im BISON Sprüchemacher Wett- bewerb



Solides Stück

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Audi 100.



Dank intensiver Modellpflege in den Anfangsjahren reifte der große Audi schon rasch nach seinem Erscheinen im November 1968 zu einem robusten Auto und ließ sich gut verkaufen. Der zunächst nur als Viertürer — die zweitürige Limousine erschien erst ein Jahr später auf dem Markt — angebotene Audi 100 fand hierzulande insgesamt 365 000 Käufer.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt steht dieses Audi-Modell ebenfalls noch hoch im Kurs, und neuere Modelle ab Baujahr 1972 zählen zu den gefragtesten Objekten. Wer sich auf der Suche nach einem komfortablen Mittelklasse-Auto befindet, das ausreichend Platz für fünf Personen bietet, sollte den großen Audi ernsthaft in seine Kaufüberlegungen mit einbeziehen.

Den Triebwerken widmeten die Audi-Techniker im Laufe der Jahre vermehrte Aufmerksamkeit und aktualisierten das Motoren-Angebot kontinuierlich. 1968 bestand das Programm aus drei Varianten: Audi 100 (80 PS), Audi 100 S (90 PS) und Audi 100 LS (100 PS). Diese Modelle hatten serienmäßig Lenkradschaltung; auf Wunsch lieferten die Audi-Werke gegen Aufpreis eine Mittelschaltung.

Komplettiert wurde die 100-Baureihe im Herbst 1970 durch das Coupé 100 S mit 115 PS-Motor, das sich allerdings nur schleppend verkaufen ließ und eine geringe Verbreitung fand. Nachdem in den frühen siebziger Jahren Leistung mehr und mehr gefragt war, brachte Audi den Coupé-Motor im August 1971 in der neuen 100 GL-Limousine zum Einsatz. Der abgasgereinigte Motor leistete hier, wie dann auch im Coupé, 112 PS.

Aus dem Programm gestrichen wurden im August 1971 die 80 und 90 PS-Versionen. Ihren Platz nahm zu diesem Zeitpunkt der Audi 100 mit 1,8 Liter-85 PS-Normalbenzin-Motor ein. Dieser Motor konnte seit Juli 1972 auch in dem reichhaltiger ausgestatteten Audi 100 LS geliefert werden.

Zu Beginn der Audi 100-Produktion gab es gelegentlichen Ärger mit den Motoren, die auf den Triebwerken der Vor-

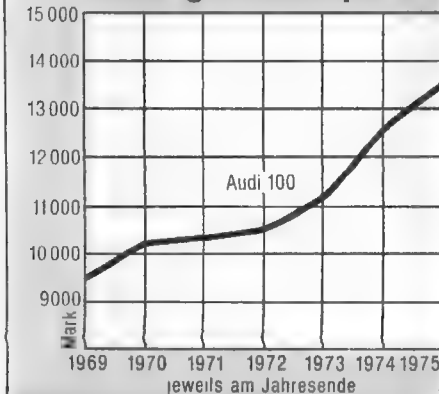


Das sind die häufigsten Mängel*

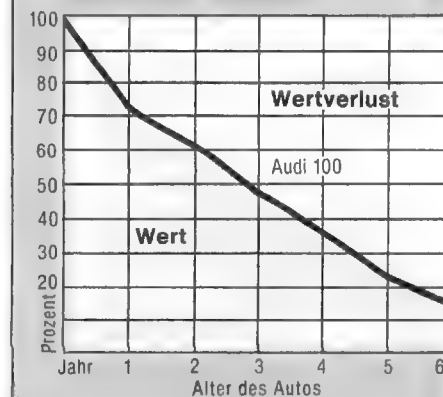
Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre
Rahmen: Korrosion an tragenden Teilen	0,0 (0,1)**	0,2 (1,5)	1,6 (5,4)
Radaufhängung vorn schadhaf	0,4 (0,8)	1,0 (2,0)	2,3 (4,0)
Radlager defekt	0,5 (0,3)	0,7 (0,5)	1,2 (0,7)
Antriebswellen: Manschetten undicht	0,9 (0,4)	0,9 (0,5)	1,1 (0,7)
Lenkgelenke ausgeschlagen	0,1 (0,4)	1,2 (1,9)	3,5 (3,1)
Handbremse: einseitige Wirkung	3,2 (6,8)	5,3 (8,6)	7,7 (10,8)
Hintere Bremsleitungen korrodiert	1,4 (1,0)	6,3 (4,1)	1,1 (8,4)
Bremsscheiben verschlissen	0,6 (0,4)	1,3 (0,6)	2,4 (1,0)
Defekte Auspuffanlage	4,5 (5,3)	3,7 (5,8)	6,4 (7,0)
Abgas: zu hoher CO-Anteil	8,2 (7,1)	9,8 (7,8)	—

* aus TÜV Auto Report '75; ** Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).

So stieg der Kaufpreis



So fiel der Wert



GLAS — UNSICHTBAR DANK PERFEKTION.



Die meisten unserer Produkte sind so transparent, dass sie unsichtbar, das heisst technisch so perfekt sind, wie Sie diese überhaupt nur wünschen können. Ja, wir stellen Glas her. Als direkte Nachkommen der alten Römer steht uns dieser Werkstoff auch ganz besonders nahe. Nur, die antiken, rustikalischen Formen von einst sind der Faszination von Forschung und Technik, sind den neuen Maximen der streng überwachten industriellen Produktion und Perfektion von heute gewichen.

Die SIV, Società Italiana Vetro, heute eine der grössten Produktionseinheit Europas auf dem Glassektor, beliefert den kontinentalen und überseischen Markt mit einer grossen Auswahl von hochwertigen Erzeugnissen.

Die SIV hat in ihren 5 Produktionsstätten — mit einer Gesamtfläche von 560.000 Quadratmetern und 3600 Mitarbeitern — eine Jahreskapazität von 160000 Tonnen Glas.

So stellt sie für den Bedarf der Kraftfahrzeuge die berühmten Sicherheits-Verbundglas-Windschutzscheiben her sowie das gesamte Sortiment an gehärtetem, farblosem oder gefärbtem Glas für Front-, Seitenfenster und heizbare Heckfenster her.

Die Windschutzscheibe mit eingebauter Radioantenne ist relativ neu und erfreut sich ganz besonderer Beliebtheit.

Das Panorama, das Sie am Steuer Ihres Wagens geniessen ist klar und unverzerrt und Ihre Fahrt ist sicher, nicht zuletzt auch dank den Scheiben, welche die SIV den wichtigsten europäischen Autoherstellern liefert.

Unlängst hat die SIV eine der modernsten und leistungsfähigsten Produktionsanlagen für die Herstellung von Glas am ununterbrochenen Band von 2 bis 20 mm Stärke, dem Betrieb übergeben.

Die SIV stellt natürlich auch Glas her für den Bausektor und die Produktlinie für die Sicherheit ist bestens bekannt: also feuerdämmendes, schlag- und kugelsicheres Glas.

Eine eigentliche «Philosophie der Sicherheit» erlaubt das Leben nicht nur in grösserer Sicherheit sondern auch in helleren und ästhetisch hochbefriedigenden Räumen.

Wenn Sie zuhause aus dem Fenster schauen geniessen Sie ein scharfgezeichnetes, wirklichkeitsgetreues Panorama, wenn es sich um Scheiben von der SIV handelt, genauso wie beim Autofahren, mit den unsichtbaren, perfekten Sicherheitsscheiben von der SIV. Unsichtbare Fenster dank optischer und technischer Perfektion.

**SIV ist Glas
für das Auto
für den Bau**

SIV Società Italiana Vetro S.p.A.
Kaufmännische Direktion: Viale F. Restelli 29, 20124 Mailand, Italien
Telefon 606241/2/3/4, 690194, 692696, 692826, 6884347.

Gebrauchtwagen-Beratung

gänger-Modelle Audi 60, 72/75 und Super 90 basierten. Der sogenannte Mitteldruckmotor, der ursprünglich von Daimler-Benz als Vielstoff-Motor für den Einbau in einen Jeep konzipiert worden war, erwies sich bis Ende der sechziger Jahre als nicht sehr standfest. Mit der Zeit wurden die Hunderter-Triebwerke jedoch dank verschiedener Änderungen robuster, und die ab 1970 produzierten Audi 100-Motoren erreichen heute in der Regel Laufleistungen zwischen 120 000 und 140 000 Kilometer.

Bei manchen Maschinen tritt allerdings ab etwa 80 000 Kilometer gelegentlich hoher Ölverbrauch von zwei bis zweieinhalb Liter pro 1000 Kilometer auf. Beheben läßt sich dieser Mangel durch neue Ventilabdichtkappen und neue Ölabstreifringe. Der Preis für diese Reparatur beträgt in einer Vertrags-Werkstatt rund 350 Mark.

Ältere Modelle sind relativ stark von Rost heimgesucht. Kritische Stellen sind vor allem die vorderen und hinte-

ren Kotflügel, die Lampeneinfassungen, die Stoßstangen, die Türholme und die Türschwellen. Seitdem die Ingolstädter Audi NSU-Werke ab 1972 die Vorbehandlung der Neuwagen verbesserten, gingen die Rostschäden allerdings zurück.

Markant ist bei älteren Exemplaren außerdem die Korrosionsanfälligkeit der hinteren Bremsleitungen. Um einen besseren Schutz zu erzielen, verstärkte Audi NSU die Verzinkung in der Serie; außerdem wurden die Bremsleitungen zusätzlich olivchromatiert.

Starker Verschleiß der vorderen Scheibenbremsen

Auf den Zustand der Gummi-Manschetten an den Antriebswellen sollte man vor dem Kauf besonders achten. Die Antriebswellen halten in der Regel gut 80 000 Kilometer. Falls die Gummi-Manschetten beschädigt oder porös sind und Schmutzpartikel oder Wasser eindringen konnten, muß jedoch schon vorher mit einem Defekt gerechnet werden. Der komplette Austausch einer Antriebswelle kostet rund 350 Mark.

Außerdem sind die Lenkgelenke häufig ausgeschlagen. Dieser Schaden ist bei neueren Audi 100-Modellen allerdings seltener, da die Spurstangengelenke in der Serie verbessert und das Gelenkspiel reduziert wurden.

Typisch ist schließlich namentlich bei älteren Exemplaren ein hoher Verschleiß der vorderen Bremsen. Seitdem die innenliegenden Scheibenbremsen jedoch besser vor Verschmutzung durch Öl geschützt wurden, gingen die Beanstandungen zurück. Während der TÜV noch im Jahre 1972 bei 6,6 Prozent aller untersuchten Audi 100 einen Schaden an den Bremscheiben registrierte, warteten drei Jahre später nur noch 0,6 Prozent aller „Hunderter“ mit einem diesbezüglichen Mangel auf. Eine weitere Verbesserung führten die Ingolstädter ab Baujahr 1975 durch. Seit diesem Zeitpunkt wird die fortschrittliche Schwimmsattelbremse des Audi 80 serienmäßig in die Audi 100-Modelle eingebaut.

Klaus Wießmann

Nächste Beratung: Opel Rekord

Hi-Life M401

Garantie für 50.000
sichere Kilometer –

SEMPERIT



Semperitissimo

DEUTSCHE SEMPERIT GMBH, Triebstraße 39, 8 München 50 · Filialen in: Düsseldorf · Dortmund · Frankfurt · Hamburg · Nürnberg · Stuttgart



Der neue Honda Civic 1500.
Das Familienauto. Praktisch, wendig
und sparsam.



4 breite Türen.



Viel Leistung
durch 70 DIN PS.



Komfort
und Funktionalität.

Der Mann. Seine Familie. **Das Auto.** HONDA **CIVIC** 1500



Es gibt schon große Unterschiede, wie Männer jeden Tag zur Arbeit fahren. Mit Bahn oder Bus, mit dem Wagen, oder mit einem Honda Civic. Denn mit diesem Auto fahren sie sicher. Serienmäßig. Und wirtschaftlich. Auch serienmäßig. Wendig und komfortabel, so daß sie pünktlich und ausgeruht ankommen, auch wenn sie einmal später aufgestanden sind.

Honda Civic 1500.
**Ein Schritt in eine
bessere Zukunft.**

Wenn mit dem gleichen Honda Civic der Hausfrauen-Einkaufsbummel zum Vergnügen wird und sich die ganze Familie auf den Civic-Wochenendausflug freut, versteht man schon besser, warum immer mehr Männer und Frauen mit dem Honda Civic 1500 eine Probefahrt machen wollen. Und Sie sollten es auch.

Serienmäßige Ausstattung: Heizbare Heckscheibe, Gürtelreifen, Automatik-Sicherheitsgurte, Bremskraft-Verstärker, Kopfstützen, Sicherheitslenksäule, Drehstrom-Lichtmaschine, Radio, Liegesitze, Teppichboden, Tageskilometerzähler, Metallic-Lackierung, Zigarettenanzünder, Schmutzfänger an den Antriebsrädern.

Die Technik: Querstehender 4-Zyl. Motor, 1487 ccm, 70 DIN PS, Frontantrieb, Zweikreis-Bremssystem, Sicherheits-Fahrwerk mit Kurvenstabilisator, Dauergeschwindigkeit 155 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 13,6 sec., DIN-Verbrauch: 7,9 l Normalbenzin.



Den Honda Civic gibt es auch mit 1200 ccm/54 PS, 2- und 3-türig.
Alle Honda Civic-Modelle sind auch mit Hondamatic lieferbar.

Steuer-Zeiten

Wie das eigene Auto hilft, Steuern zu sparen.

Alljährlich verschenkt ein großer Teil der bundesdeutschen Steuerzahler eine Menge Geld. Rund zwei Milliarden Mark, so schätzen Steuerfachleute, fließen am Ende eines jeden Jahres zusätzlich in die notleidenden Kassen von Bund und Ländern, weil manche Arbeitnehmer es versäumen, zu viel gezahlte Lohnsteuer zurückzufordern und einen Antrag auf Lohnsteuerjahresausgleich einzureichen.

Freiwillig rückt nämlich keine Finanzbehörde der Welt einmal an sie gezahltes Geld wieder heraus. Nur mit Hilfe eines formvollendeten Antrags läßt sie sich dazu bewegen, den Teil der Steuern zurückzugeben, der ihr gar nicht zusteht.

Aus Bequemlichkeit oder auch aus Formular- oder Behördenangst drückt sich mancher vor dem notwendigen Schreibkram – allerdings stets zum eigenen

Schaden. Denn diese Großzügigkeit geht immer zu Lasten des eigenen Geldbeutels.

Form und Fristen

Die Gelegenheit, dem Finanzamt wieder etwas abzugeben, haben Lohn- und Einkommensteuerzahler freilich nur einmal im Jahr. Der Antrag auf Steuererstattung muß für Lohnsteuerzahler bis Ende April bei der Be-

hörde eingegangen sein, besser verdienende Einkommensteuerzahler haben dagegen einen Monat länger Zeit.

Selbst wenn das Finanzamt bedeutende Summen zu viel und zu Unrecht kassiert hat, nutzt ein verspäteter Antrag nichts. Nach Ablauf der gesetzlichen Frist reagieren die Beamten stur, nur aufwendig geführte Entschuldigungsbriefe (die jedoch schon vor dem Ende des

So setzen Sie Ihr Auto von der Steuer ab

1. Fahrten zur Arbeitsstätte

km	X		X	0,18 Mark	=		A
-------------------------	---	----------------------	---	-----------	---	----------------------	----------

Doppelte Entfernung zwischen Wohnung und Betrieb

Anzahl der geleisteten Arbeitstage im vergangenen Jahr

2. Dienstreisen

km	X	km	X	km	=	km	B
-------------------------	---	-------------------------	---	-------------------------	---	-------------------------	----------

Gesamtfahrleistung des eigenen Autos im vergangenen Jahr

Kilometerleistung für die Fahrten zum Arbeitsplatz

Privatfahrten

Dienstreisen

km	B	:		X	100	=	Prozent	C
-------------------------	----------	---	----------------------	---	-----	---	------------------------------	----------

Dienstreisen

Gesamtfahrleistung

Anteil der Dienstreisen an der Gesamtfahrleistung in Prozent

Mark	+	Mark	+	Mark	=	Mark	D
---------------------------	---	---------------------------	---	---------------------------	---	---------------------------	----------

Kasko-, Haftpflichtversicherung Kraftfahrzeugsteuer, Garage

Wagenpflege und Inspektion Benzin und Öl Reparaturen

20 Prozent der Anschaffungskosten

Prozent	C	X	Mark	D	:	100	=	Mark	E
------------------------------	----------	---	---------------------------	----------	---	-----	---	---------------------------	----------

	A	+		E	=	Mark	F
----------------------	----------	---	----------------------	----------	---	---------------------------	----------

Den Endbetrag F können Sie in Ihrer Steuererklärung unter der Rubrik Werbungskosten geltend machen.

Blitz- kapazitäten.

Termins abgegeben werden müssen) ermöglichen einen Aufschub.

Für eine raschere Bearbeitung der Unterlagen empfiehlt es sich, Belege und Rechnungen bürokratengerecht aufzuarbeiten und so zu ordnen, daß den Finanzbeamten aufwendiges Suchen erspart bleibt. Andernfalls kann es leicht geschehen, daß der Antrag in der untersten Schreibtischschublade geraume Zeit liegenbleibt und erst als letzter durch die Mühlen der Finanz-Ordnungshüter gedreht wird.

Mit dem Pfennig rechnen

Nahezu jeder, der sein Auto nicht nur zum Vergnügen, sondern auch für die Fahrt zur Arbeitsstätte nutzt, kann sicher sein, daß sich für ihn der Antrag lohnt. Falls er den Wagen außerdem gelegentlich für Dienstreisen verwendet, steigert sich die Rückerstattungssumme erheblich und kann mehrere tausend Mark betragen.

Für jeden Kilometer Fahrstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstrecke erkennt das Finanzamt eine Kostenbelastung von 0,18 Mark an, die unter der Rubrik „Werbungskosten“ vom Brutto-lohn abgezogen werden können. Dieser Wert wurde schon vor neun Jahren vom damaligen Finanzminister der großen Koalition, Franz Josef Strauß, festgesetzt und ist seitdem nicht erhöht worden. Daß sich die Autokosten mittlerweile drastisch verteuert haben, küm-mert die Finanzämter nicht. Daher muß jeder Autofahrer gegenüber den Behörden

Braun 2000
VarioComputer 42 VC.
Mit wiederaufladbarem
NC-Akku. Leitzahl
42 bei 21 DIN
(2 weitere Modelle
mit Leitzahl
40 und 34).

Braun
Hobby 23 BC.
Für Trocken-
batterien. Leitzahl
23 bei
21 DIN (4 weitere
Modelle mit Leitzahl
28, 23 und 17).

Reflektor stufenlos bis 90° schwenkbar

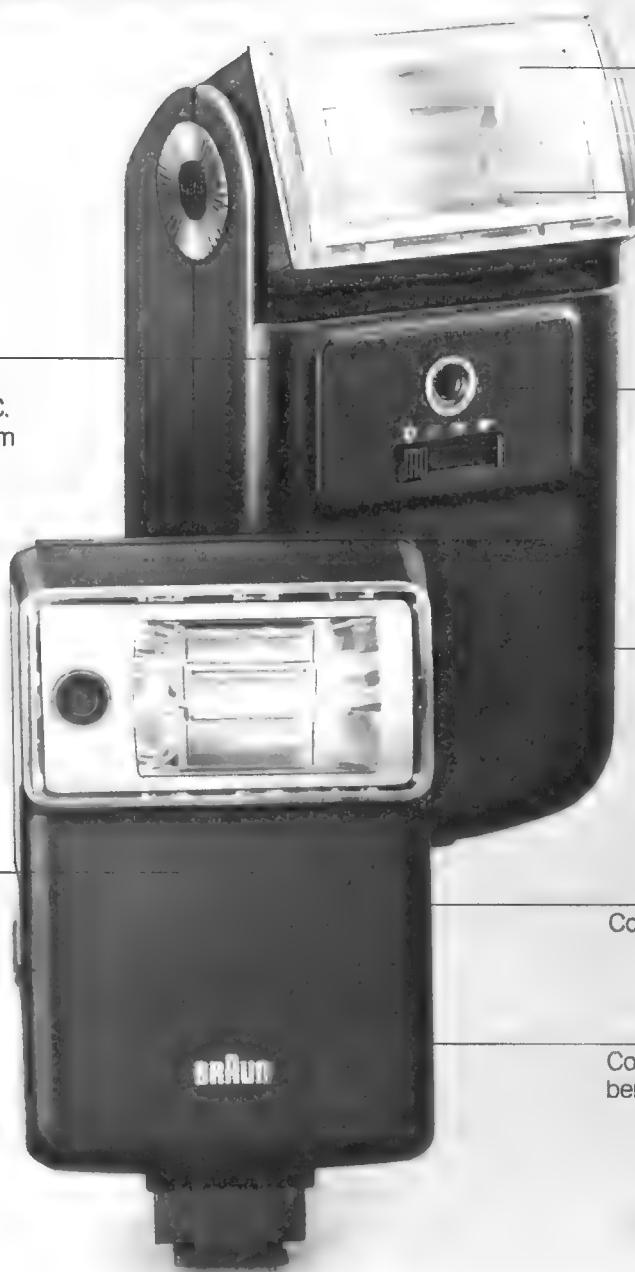
Querliegende Blitzröhre für Weitwinkel-ausleuchtung

VarioComputer-Steuerung mit Energiespeicherung, Blitzfolge bis 0,3 sec, auf 3 Blenden programmierbar

Computer-Kontrollsignal für mehr Sicherheit in schwierigen Aufnahme-Situationen

Computer-Blende: 5,6

Computer-Arbeitsbereich: 0,5–4 m



Braun Elektronen-Blitzgeräte für jeden Anspruch und für jede Art von Kamera.

Die Skala reicht vom preiswerten und wartungsfreien Batterieblitzgerät bis hin zum Spitzenmodell, dem Braun 2000 VarioComputer mit vielen technischen Raffinessen: Schwenkreflektor für indirektes Blitzen und dazugehörige Blitzkontrolle, schnelle Blitzfolge und hohe Blitzkapazität zum „Schießen“ interessanter Fotoserien, drei Computer-Arbeitsbereiche zum kreativen und doch problemlosen

Blitzen, Akku-Schnellladung und noch vieles mehr. Es gibt kaum eine Aufgabe, die Sie mit Braun Blitzgeräten nicht meistern können. Denn jedes Gerät ist ein Meister seiner Klasse. Am besten Sie sprechen mit Ihrem Fachhändler. Oder Sie schreiben uns.



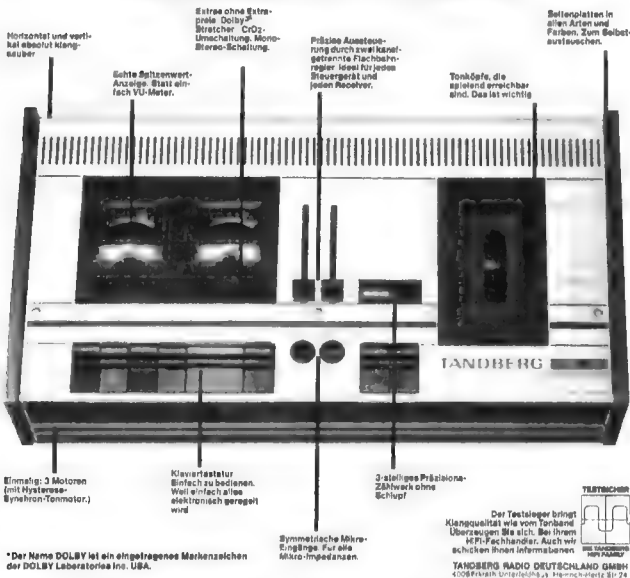
Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über das Braun Elektronen-Blitzprogramm. Braun AG, Abt. F-MS 354, 6 Frankfurt 19, Postf. 190 265

**Braun Film-
und
Fototechnik**

BRAUN

Der Testsieger

HIFI-Cassetten-Recorder Tandberg TCD 310.
Klangqualität wie vom Tonband.



Tandberg schließt jede Lücke. In jeder HIFI-Anlage.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Steuer-Zeiten

mit dem Pfennig rechnen und um jeden Kilometer feilschen, um wenigstens einen Teil seiner Kosten zurückzubekommen.

Grundsätzlich erkennen die Finanzbeamten für den Weg von der Wohnung des Steuerzahlers zu seiner Arbeitsstätte nur die kürzeste Strecke an. Gelingt es jedoch, den Beweis zu führen, daß ein Umweg – beispielsweise über die Autobahn statt durch den Stadtverkehr – weniger zeitraubend und unfallträchtig ist, lassen sie mit sich reden. Falsche Kilometerangaben fallen meist sofort auf, denn in jedem Finanzamt liegen Spezialkarten, aus denen die Fahrstrecken von der heimischen Garage bis zum Parkplatz des Betriebes genau ablesbar sind.

Neben der – je nach Entfernung beträchtlichen – Summe, die allein für die Fahrt von zu Hause zur Arbeitsstätte anfällt, können auch Ausgaben vom Bruttogehalt abgezogen werden, die nur einmal im Jahr aus außergewöhnlichen Gründen auftreten. Dazu zählen beispielsweise Kosten für einen Unfall, der während der Fahrt in die Firma passierte oder sogar die Aufwendungen für die Fahrprüfung, sofern ein Führerschein zur Erhaltung des Arbeitsplatzes dringend notwendig erscheint.

Kosten für die Dienstfahrt

Erheblich besser als Arbeitnehmer, die ständig am selben Ort tätig sind, schneiden Berufstätige steuerlich ab, die mit dem privaten Auto hin und wieder zu wechselnden Einsatzorten gelangen müssen. Sie können im Idealfall (wenn sie ihren Wagen ausschließlich beruflich nutzen) sämtliche

Kosten von der Steuer absetzen und so als Arbeitnehmer die gleichen Vorteile genießen wie selbständige Unternehmer.

Selbst wenn Sie von Ihrem Arbeitgeber einen Teil der Aufwendungen ersetzt bekommen – 32 Pfennig pro Kilometer sind höchstens zulässig –, können nachgewiesene Kosten, die diesen Betrag überschreiten, steuerlich geltend gemacht werden. Freilich wollen die Finanzbürokraten alle Ausgaben durch Belege und Rechnungen bis ins Detail nachgewiesen haben.

Was Sie fürs Finanzamt brauchen

Ohne Belege erkennt das Finanzamt lediglich die Pauschale von 18 Pfennigen pro gefahrenen Kilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte an. Wer mehr Steuern sparen will, muß sich die Mühe machen, Unterlagen zu sammeln. Dazu gehören:

- Benzinquittungen,
- Rechnungen über Inspektions- und Reparaturkosten,
- eine Bescheinigung des Arbeitgebers über unternommene Dienstfahrten,
- Versicherungspolice und
- ein Fahrtenbuch.

Hier lohnt sich die zwar aufwendige, aber finanziell ergiebige Mühe, ein Fahrtenbuch zu führen. Denn wenn der Beweis erbracht werden kann, daß der eigene Wagen zu einem überwiegenden Prozentsatz dienstlich gebraucht wird, können alle Ausgaben, die für das Privatauto anfallen, im gleichen Anteil als Werbungskosten verbucht werden. Dazu gehören:

- die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (der Rest dieser Summe kann als Sonderausgaben abgesetzt werden),

- Insassenunfall- und Gepäckversicherung,
- Kosten für Benzin, Öl und Inspektionen,
- die Garagenmiete,
- Reparaturen,
- Ausgaben für die Wagenpflege und
- die Kraftfahrzeugsteuer.

Uneins sind die Steuerfachleute in der Frage, ob auch die Zinsen für einen Anschaffungskredit als Werbungskosten von der Steuer absetzbar sind. Denn seit Finanzminister Apel aus Konjunkturgründen diese Steuersparmöglichkeit aus dem Verordnungs-Wirrwarr strich, gibt es in dieser Frage zwischen Steuerzahler und Finanzamt regelmäßiger Streit. Da jedoch auch die Finanzbeamten nicht recht wissen, ob Kreditkosten für einen überwiegend dienstlich genutzten Wagen nicht doch absetzbar sind, kann es sich sehr wohl lohnen, Hartnäckigkeit zu beweisen und eventuell sogar den Gang zum Finanzgericht nicht zu scheuen.

Auch der Kaufpreis für den Privatwagen ist – seine dienstliche Verwendung vorausgesetzt – absetzbar. Dabei geht das Finanzamt davon aus, daß das Auto in der Regel vier oder fünf Jahre genutzt werden kann. Demnach dürfen 20 oder 25 Prozent des Anschaffungspreises als Werbungskosten in der Steuererklärung abgezogen werden. Falls der Nachweis erbracht werden kann, daß das eigene Auto noch schneller verschlissen wird (wenn zum Beispiel die jährliche Fahrleistung mehr als 60 000 Kilometer beträgt), ist auch eine höhere Abschreibung möglich.

Für Dienstfahrten sind demnach alle Kosten, die tatsächlich angefallen sind, in der Steuererklärung absetzbar, freilich mit einer Ausnahme: Geldbußen, Ordnungsstrafen und vom Gericht festgesetzte Geldstrafen gehen voll zu Lasten der eigenen Geldbörse. H.-R. R.

Bei Avis darf, wer sonst oft nicht darf:

**Ihre Frau
darf Ihren Wagen
von Avis fahren.
Ihre Tochter darf.
Ihr Sohn darf.
Ihr Schwager darf.
Und sogar
Ihre Mitarbeiter
dürfen.**



Avis.

**Die Autovermietung der Geschäftsleute.
Wir vermieten PKWs und LKWs.**

Der ganz neue 35 PS von Johnson. Die große Kraft für kleine Boote.



Ein unbändiges Kraftpaket mit kleinen Maßen ist diese Neukonstruktion für 1976

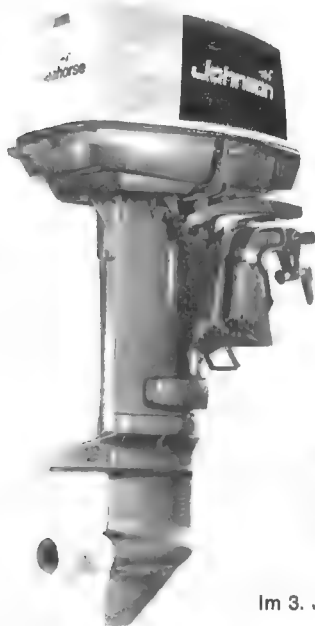
Ein Kompaktmotor mit der Leistung eines Riesen, der Ihr Boot lebendig macht, hinter dem sie Monoski laufen können.

Bei der großen Leistung, mit der der neue 35-PS-Johnson manchen in den Schatten stellt, der mehr PS verspricht, ist er sparsam, sparsamer als mancher mit viel weniger Kraft.

Dabei ist er technisch perfekt, läuft vibrationsfrei, leise und bringt nur etwa 50 kg auf die Waage.

Natürlich hat er die bewährte moderne Johnson-FireFlash-Hochleistungszündung, die keine Anlaßprobleme kennt. Es gibt ihn als Elektro- oder Handstarter, als Kurz- oder Langschaft und mit einer großen Propellerauswahl.

Viele technische Delikatessen, die man meist nur in der großen Klasse findet, hat dieser Motor der Mittelklasse. Ein problemloser sicherer und zuverlässiger Gefährte für schönere Erlebnisse mit Ihrem Boot.

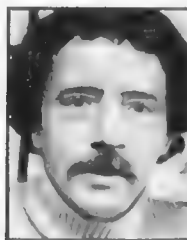


Johnson
der Meistgekaufte - weltweit!

Im 3. Jahrzehnt importiert und betreut von

Ernst O. Hesse · 4006 Erkrath

Otto-Hahn-Straße 2 · Telefon (0211) 25 09-1 · Telex 8586 603



Clauspeter Beckers

Fahrstunde

Heute: die Problematik des Auffahrunfalls

Unfallträchtige Situationen gehören zu den alltäglichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs. Was kann der Autofahrer tun, um sie rechtzeitig zu erkennen? Was kann er unternehmen, wenn sie trotz aller Umsicht eintreten?

Die Situation

Gemeinsam haben alle Auffahrunfälle nur die Art des Zusammenstoßes: Trotz gleicher Fahrtrichtung fahren zwei oder mehrere Autos ineinander, weil sie unterschiedlich schnell sind. Die typische Auffahrunfall-Situation gibt es eigentlich nicht. Solche Kollisionen passieren bei Schritttempo an einer Verkehrsampel ebenso wie bei relativ hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn. Statistische Untersuchungen ergeben zwar, daß Auffahrunfälle auf Autobahnen relativ häufig sind. Doch die Ursache ist einfach: Andere Unfälle sind dort selten.

Typisch für alle Auffahrunfälle ist folgendes: Sie passieren auch relativ routinierter Fahrern, sie führen zu meist hohem Sachschaden, sie fordern zwar nicht sehr viele Todesopfer, aber recht viele Schwerverletzte.

Die Ursachen

In der Praxis ist der Auffahrunfall meist ein Dreikomponenten-Unfall. Wenn der sich ereignen soll, müssen mindestens zwei Autofahrer eine gegebene Situation falsch einschätzen. Diese, auch bei anderen Unfallty-

pen nicht ungewöhnliche Konstellation wirkt sich im vorliegenden Fall besonders heikel aus, weil unsere Rechtsprechung lange Zeit dem Auffahrer alle Schuld gab. Das Mitverschulden Vorausfahrender wird zwar neuerdings berücksichtigt, es bleibt aber oft schwer erfaßbar. Darum sagen bis heute viele Autofahrer: Wer hinter mir fährt, soll sehen, wie er klarkommt.

Diese Einstellung verursacht mindestens ebenso viele Auffahrunfälle wie schusseliges Hinterherfahren. Typisch dafür ist die zwar gesetzestreue, doch gänzlich blinde Vollbremsung an Ampeln, die von grün auf gelb schalten. Hier steigt so mancher voll aufs mittlere Pedal, weil doch am Straßenrand ein Schutzmann stehen könnte. Der zwar nicht ganz korrekt fahrende, doch völlig über-rumpelte Hintermann wird erst beim Eindringen in den Kofferraum registriert.

Auf diese Weise werden Zehntausend-Mark-Auffahrunfälle produziert, weil jemand aus lauter Bußgeldangst vor einer leeren Kreuzung bremste.

Auffahrunfälle entstehen als Folge unvorhersehbarer Situationen auch noch durch folgende Verhaltensfehler:

- Unentschlossenheit an Einmündungen — nämlich zügig losfahren und dann doch wieder bremsen.
- Übertrieben zaghaftes Abbiegen von der Hauptstraße — andere Verkehrsteilnehmer rechneten damit, eher wieder freie Fahrt zu haben.
- Anhalten ohne ersichtlichen Grund und eventuell gar an unübersichtlichen Stellen.
- Unangemessen niedriges Fahrtempo auf freier Strecke.

Die häufigste Ursache von Auffahrunfällen allerdings

sind laut Statistik andere Unfälle. Fast immer ist das beim klassischen Autobahn-Auffahrunfall so. Und hier nützt den Zweitbetroffenen die Kenntnis der Ursachen wenig.

Die Gegenmaßnahmen

Zur Verhütung von Auffahrunfällen bedarf es nicht nur der weithin gepredigten vorausschauenden Fahrweise. Natürlich ist jeder verpflichtet, bei der Wahl des Tempos ein Umschalten des Ampellichts ebenso zu berücksichtigen wie einen Verkehrsstau am Ende einer unübersichtlichen Autobahnkurve.

Mindestens ebenso wichtig aber ist ein mehr partnerschaftliches Verhalten in allen auffahrrisikanten Situationen. Das bedeutet: Nicht ausschließlich nach vorn orientiert fahren und die Rückspiegel lediglich als Hilfsmittel für Spur- und Richtungswechsel benutzen. Denn nur reger Sichtkontakt mit dem Hintermann kann die meist unbewußte und oft ungesühnte Teilschuld an Auffahrunfällen beseitigen.

Wer das nachfolgende Auto bei frühem Ampelstop heranschleudern sieht, kann durch rechtzeitige (und oft mögliche) Flucht nach vorn den Auffahrunfall verhindern.

Wer bei Autobahn-Stauungen rechtzeitig bremst und zwei Wagenlängen hinter dem Vordermann anhält, um dann mit aller gebotenen Furcht in den Rückspiegel zu schauen, der hat alle Aussicht, gegebenenfalls dem Nächsten und damit auch sich selbst zu helfen. Denn wer so im Stau parkt, hat noch die Chance zur Flucht an den Rand oder in die freie Mittelgasse, wenn von hinten ein verzweifelter Mitmensch auf vier blockierenden Rädern und um jeden Meter Bremsweg ringend herangerutscht kommt.

Direkt importiert!



★ Irish Melange
★ Old London Blend
★ Scottish Mixture

in der aromatischeren Frischdose DM 5,-

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen: Februar 1976.

Allgemeine Tendenz: Besonders gefragt sind nach wie vor wirtschaftliche Gebrauchtwagen, wobei sich das Kaufinteresse auf technisch und optisch gepflegte Exemplare jüngerer Baujahre konzentriert.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen

„indirekten Rabatt“ auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,— mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Alfa Romeo							
Alfasud	9790			3100	4150	5300	6300
1300 GT Junior Coupé	15990	2100	3500	5000	6700	8700	10000
1300 Spider	15990	2000	3450	4950	6650	8700	10100
Giulia Super	12690	1150	2500	3700	5000	6600	7800
Alfetta	16390				6800	8700	10200
2000 Berlina	16990		3050	4650	6400	8550	10100
2000 Spider	19590		3900	5800	8000	10450	12600
2000 GTV	19590		4000	5850	8050	10400	12500
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1200	1800	2400			
Audi 50 LS	8995					5900	6600
Audi 80 L	11170			4650	5750	6900	7850
Audi 80 GL	11995			4750	5950	7300	8350
Audi 100/L	13495	1900	2850	4100	5600	7400	8900
Audi 100 LS	14375	1900	2950	4250	6050	7900	9300
Audi 100 GL	15525		3150	4700	6500	8600	10100
Audi 100 S Coupé	18285		4150	6000	8000	10500	
NSU Prinz 4 L	(5190)	600	1000	1400	1800		
NSU 1000 C	(5990)	650	1050	1450			
NSU 1200 C	(6690)	800	1300	1900			
NSU Ro 80	21520	2200	3800	5700	8100	11800	
BLMC							
Mini 1000	6590	1100	1650	2350	3150	3900	4550
1100/1300	7075	1050	1600	2300	3000	3700	4500
MGB	13770	2550	3700	4850	6200	8200	9400
Jaguar XJ 6 4,2	34650	4700	7200	10600	14600	19500	
Jaguar E Coupé	40295	3600	6000	13600	17000	21800	
Triumph Spitfire	10990	2000	3200	4300	5450	6600	7650
Triumph TR 6	15755	2700	4300	5600	7300	9400	10500
BMW							
1602	(13090)	2900	4050	5350	6650	8050	8900
1802	(13860)		4100	5500	6950	8450	9350
2002	(14640)	2950	4300	5800	7350	8900	9900
2002 ti/tii	(16980)	2100	4250	5900	7600	10000	11100

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
BMW							
1800	(12870)	1250	2100	2900			
2000	(13790)	1250	2150	2950			
Touring 1802	(13360)		3200	4500	5800	7700	
520	17840			6900	8350	11150	12400
520 i	19580			6900	8550	11700	13400
525	20930				9600	12800	14300
2500	23260	2300	4300	7400	10300	13700	15300
2800	(22530)	2200	4200	7000	9800	12800	
3.0 S	27960		4600	8300	11500	16100	18400
3.0 Si	30580		4400	8200	11600	17200	19800
2800/3.0 CS Coupé	35900	3200	5300/6400	10500	14700	20400	
Chevrolet							
Camaro LT	20363	2100	4600	6900	9700	12300	
Impala	23221	1900	3900	5900	8800	11800	
Corvette	31746	3500	7500	12000	14000	19800	
Citroen							
2 CV 4	6190	900	1500	2000	2800	3500	4250
Dyane 4	6790	750	1300	1950	2850	3700	4500
GS/1220 Club	11760	1500	2200	3100	4950	6500	7800
ID 19/D-Special	(14390)	1600	2750	3150	5750	7700	9150
DS 19/DS 20/	(15490)	1700	3000	3900/4300	5000	8100	9750
D-Super 5							
DS 21/DS 23	(17860)	1650	3100	4200/5000	6900	9300	11300
SM	(44658)	3700	7100	11000	15800	22500	
DAF							
44 de Luxe	(7695)	1000	1600	2400	3200	4200	4900
55 de Luxe/68 DL	9950	1100	1650	2350/2850	3900	5100	5900
Fiat							
500/500 R	(4990)	950	1450	1850	2600	3050	3500
126	5890				3050	3600	4200
Jagst/770 S	(4490)	800	1250	1650	2150		

Die Karosserie, die aus dem Windkanal kam.



Die Citroën-Designer haben es schon immer verstanden, die Gesetze der Aerodynamik zu ihren Gunsten auszulegen.

Schon das berühmte D-Modell hatte einen Luftwiderstandsbeiwert, der die Experten in andächtiges Staunen versetzte. Beim CX ist dieser Wert noch um 11% günstiger ausgefallen.



Citroën ^[^] Fahren wie Gott in Frankreich.

Dank seiner aerodynamischen Form ist der CX unempfindlich gegen Seitenwind und bietet dadurch erhöhte Fahrsicherheit. Und sein Benzinverbrauch ist auch bei hohen Geschwindigkeiten außergewöhnlich niedrig.

Die Auswahl für alle Ansprüche:
CX 2000 • CX 2000 Super •
CX 2000 Pallas • CX 2200 Super •
CX 2200 Pallas • CX 2200 Diesel
Unverbindliche Preisempfehlung
für CX 2000 DM 16.900 (incl. MwSt.)

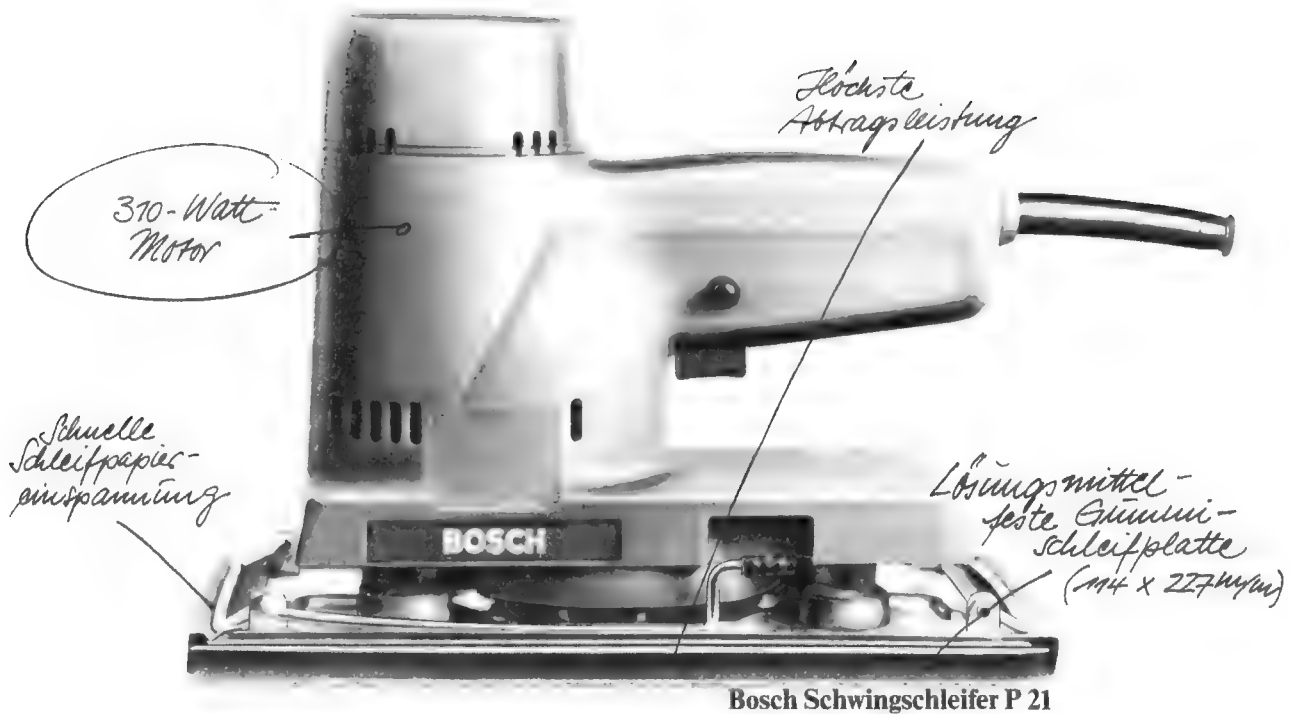
Citroën ^[^] mit 12 Monate-Garantie und selbstverständlich — wie bisher — ohne km-Begrenzung.

Citroën Automobil AG, 5000 Köln 90, Postfach 903080 9.000 Service-Stationen in Europa. Citroën empfiehlt TOTAL.

CITROËN ^[^] CX

Marke/Baujahr	Neu- preis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Fiat							
850 Lim.	(5490)	900	1500	2000	2550	3300	
850 Coupé	(6490)	1050	1600	2300			
127	7190		2100	2750	3600	4400	5100
128	8190	1550	2300	2900	3800	4800	5650
128 Sport 1300 SL	(10390)			3400	4500	6000	6900
124	(8690)	900	1850	2550	3600	4500	
124 Sport Coupé	(14950)	1700	2500	3600	6450	8500	
124 Sport Spider	(14950)	2100	3100	4100	6600	8600	
X 1/9	13390				6400	8000	9100
132/GL	11790			3000	4000	5300/	7750
						6900	
130	29950	1700	3200	5600	8600	13100	
Ford							
Escort	(7985)	1800	2350	3000	3650	4400	
Escort GT	(8720)	1800	2500	3350	4200		
Escort Turnier	(8630)	1350	2050	2950	3600	4550	
Taunus	9590	1950	2700	3650	4600	5600	6450
Taunus GT	(10065)	1900	2700	3700	4700		
Taunus Coupé	10825	2150	3000	4000	5050	6200	7200
Taunus Turnier	10635	1850	2550	3600	5050	5900	6900
17 M/Consul	(12030)	1850	2200	2800/	5450	7000	
				4300			
17 M Turnier/	(12685)	1250	1850	2500/	5450	7100	
Consul Turnier				4250			
20 M/Granada	(15220)	1350	2100	2850/	7150	8850	
				5550			
20 M XL/	(18320)	1550	2300	3300/	8050	10400	
Granada GXL				6300			
Capri 1700 GT/	13150	2500	3200	4000/	5650	8500	9400
1600 GT/Capri II GT				4700			
Capri 2600 GT	(12040)	2550	3450	4750	5850		
Mercedes-Benz							
200	16706	4900	6200	7200	9400	11400	12700
220	(14985)	4750	6200	7100	8700		
200 D	17183	5600	6900	7600	9800	11700	13000
220 D	17849	5600	7000	7900	10100	12200	13500
230.6	19270	4900	6500	7900	10300	12900	14300
250	21623	4900	6700	8250	10700	14300	15800
250 C Coupé	24564	6900	8600	10300	12500	15500	
280	23610			8700	11600	15100	17200
280 E	25463			9300	12200	16100	18500
280 S	28849	4400	6100	7800/	15400	19100	21000
				12900			
280 SE	30891	4500	6500	8250/	18200	20300	22100
				13600			
350 SE	34854			15400	18000	22900	25000
450 SE	39150				20300	25600	28300
350 SL	37918		14700	17500	21200	24900	28000
350 SLC	42968			19500	23300	28000	
300 SEL 3,5	(34077)	5000	8000	9900			
300 SEL 6,3	(44397)	5700	9400	12700			
Opel							
Kadett	8695	1950	2650	3250	3800/	5700	6400
					4750		
Kadett L	9295	2100	2900	3500	4200/	6150	6850
					5150		
Kadett Coupé	9800	2150	3050	3700	4300/	6300	7150
					5300		
Kadett Caravan	9500	1600	2500	3150	3650/	5650	6500
					4800		
Ascona 16	(10160)	2800	3500	4150	5100	6100	6850
Ascona Voyage	(11935)	2800	3600	4400	5500	6800	
Manta L	(12040)	3250	4000	4750	5800	7300	8100
Manta SR	(13209)	3200	4200	5100	6250	7850	8700
Rekord 1,5/1,7	12040	1700	2200	2800/	5800	7200	8200
				4550			
Rekord Coupé	14030	1850	2450	3100/	6650	8350	9600
				5350			
Rekord Caravan	12665	1200	1800	2400/	5750	7250	8500
				4500			
GT 1900	(13645)	4200	5250	6500	7700	9300	
Commodore	16720	1850	2500	3250/	7250	9600	11000
				5750			

Marke/Baujahr	Neu- preis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Opel							
Commodore Coupé	17200	1900	2600	3350/	7400	9800	11300
				5800			
Commodore GS	19920	1900	2600	3400/	8250	11200	13000
				5600			
Commodore GS/E	22300	2000	2800	3650/	9450	12350	14200
Coupé				7300			
Admiral L	23435	2700	4100	6500	9700	13100	14900
Diplomat V8	31327	3300	5350	8500	12900	16900	20000
Peugeot							
104	8605			3450	4200	5150	6000
204	9945	1700	2500	3400	4400	5800	6800
304	10995	1600	2400	3400	4550	6000	7200
404	(10295)	1550	2650	3750	4650	5700	
504 GL	15145	2550	4000	5300	6800	8800	10100
504 Injection/Ti	16945	2500	4200	5400	7350	9500	11000
Porsche							
911 T/911	(32350)	5500	7700	11700/	11900/	20700	22400
				16800			
911 T/911 Targa	(34510)	6100	8400	10700	13100/	22200	24000
					18200		
911 E	(28780)	6000	8400	11000	13600		
911 S	(36130)	7000	9500	12200	15200/	22200	
					18600		
Renault							
R 4 L	6750	1200	1950	2800	3350	4000	4600
R 5 TL	8650			3200	4150	5050	5800
R 6 TL	9300	1400	2250	3050	4200	5250	6200
R 12 TL	10800	1550	2400	3400	4600	6200	7100
R 16 L	11750	1450	2500	3650	5100	6600	7900
R 16 TS	13650	1350	2550	3900	5700	7550	9000
R 17 TL	14850			4100	5750	7850	
Saab							
99 L	16462	2250	3700	5150	7100	9000	11000
Simca/Chrysler							
1000 LS	8898	1050	1650	2200	2800	3600	4250
1100 GLS	9798	1650	2400	3300	4400	5650	6400
1100 Special	10098	1500	2300	3300	4400	5700	6500
1301 GL/Special	(9598)	1500	2400	3300	4050	5100	
Chrysler 160	12398	1350	2250	3350	4850	6200	7300
Chrysler 180	13198	1350	2300	3450	5100	6700	7800
Volvo							
142	(14350)	2400	3900	5100	6400	8100	
144	(15100)	2600	4100	5400	6700	8700	
244 DL	17995					10900	
164 E	(23650)		11150	7000	9800	13200	
P 1800/1800 E/ES	(26150)	3650	6000	8000	11200		
Volkswagen							
1200	8950	1600	2200	2500	3350	4300	4800
1300	(6650)	1950	2650	2900	3750		
1302/1303	(8770)	2100	2750	3000/	4200	5400	6100
				3450			
1500/1302 S/1303 S	(9060)	1650/	2550	2800/	4250	5450	6200
		1900		3350			
Cabrio	12130	2750	3500	4750	6200	7700	
Ghia Coupé	(9785)	1750	2700	3500	4500	5800	
Ghia Cabrio	(10780)	1800	2950	3900	4900	6500	
Golf L	9585				6600	7300	
1600 A	(8185)	1250	1900	2400	3150		
1600 TL	(9030)	1350	2150	2500	3400		
Variant 1600	(8810)	1450	2200	2800	3600		
Variant 1600 L	(9455)	1650	2400	3100	4100		
Passat L	10985				5800	6900	7950
Passat L Variant	11765				5650	7300	8250
411 L/LE/412 LE/	(12210)	1150	1850	2600/	4300/	5900	
412 LS				3200	4750		
Variant 411 LE/	(12695)	2100	2950	3500/	5100/	7000	
412 LE/412 LS				4000	5600		
K 70/K 70 S	(12920)	1250	2150	3150	5050	6400	
914/4	17115	3750	5400	6600	8300	10400	
914/2.0	18335			7200	9200	11300	



Bosch Schwingschleifer P 21

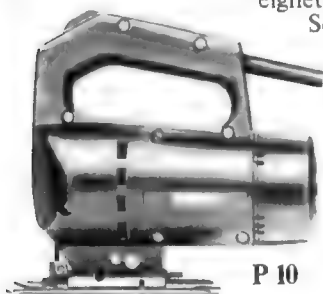
Bosch Motorgeräte. Für Heimwerker, die wie Profis arbeiten wollen.

Für Heimwerker, die so präzise wie Handwerker arbeiten wollen, hat Bosch die speziellen Geräte gebaut. Sie werden durch einen fest eingebauten Motor angetrieben und leisten, jedes auf seinem Gebiet, meisterhafte Arbeit.

Bosch Schwingschleifer P 21, 310 Watt. In der Abtragsleistung unübertroffen.

Und entscheidend für einen Schwingschleifer ist nun mal seine Abtragsleistung. Selbst großflächige Gegenstände lassen sich mit seiner großen Schleifplatte mühelos und schnell bearbeiten. Zum Abschleifen von kleineren oder gerundeten Flächen – zum Beispiel eines Autokarosserieteils –

eignet sich der Bosch Schwingschleifer P 20 mit seiner kleineren Schleifplatte besonders.



P 10

Bosch Stichsäge P 10. Sie nimmt gelassen jede Kurve.

Mit ihrer einmaligen Laufruhe lassen sich Kurven, Kreise, Ausschnitte und natürlich auch gerade Schnitte schnell und präzise sägen. Ob in Holz, Buntmetall, Stahl oder auch in Glas, Keramik und Kunststoff. Und da Bosch die größte Auswahl an Säge-

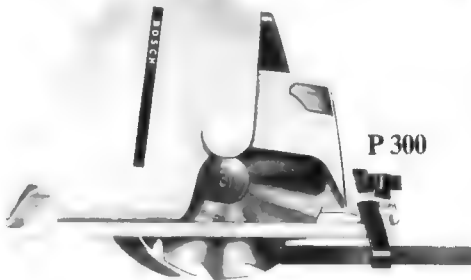
blättern hat, wird man mit jedem Material fertig.

Die Fußplatte ist für Gehrungsschnitte bis 45 Grad nach beiden Seiten schwenkbar. Ein Luftstrom hält die Schnittlinie frei.

Bosch Handkreissäge P 300. Mit 1000 Watt bleibt man nicht stecken.

Ob man nun Holz, Resopal oder ähnliches sägt, kann je nach Materialdicke das Sägeblatt auf eine Schnitttiefe von 0 bis 60 mm eingestellt werden. Durch die Schrägverstellung kann man Gehrungsschnitte von 0 bis 45 Grad sägen.

Die umlaufende Grundplatte und ein verstellbarer Parallelanschlag garantieren schnurgerade Längsschnitte. Rutschkupplung und Pendelschutzhaube sorgen für Sicherheit.

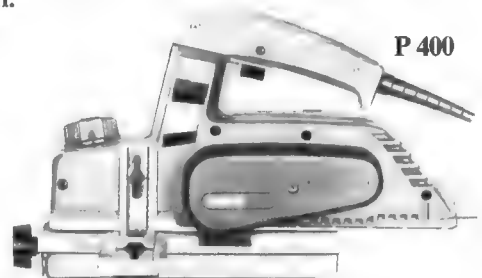


P 300

Bosch Handhobel P 400. Der läßt die Späne fliegen.

Und zwar wahlweise links oder rechts durch den verstellbaren Spanauswurf. Er eignet sich zur Oberflächenbearbeitung

sämtlicher Holzarten. Die Spantiefe kann stufenlos bis 1,5 mm eingestellt werden. Die Messer können aber auch einfach versenkt werden. Das schließt eine Verletzungsgefahr aus. Hobelbreite 75 mm. Mit dem Falztiefenanschlag kann man einen Falz bis zu einer Tiefe von 25 mm hobeln.



P 400

Wer als Heimwerker wie ein Profi arbeiten will, nimmt am besten Bosch Elektrowerkzeuge. Die meisten Handwerker tun das schließlich auch. Prospekte gibt es bei Ihrem Fachhändler. Der wird Ihnen auch gern das gesamte Bosch Heimwerker Programm zeigen und Sie beim Kauf gut beraten.

BOSCH

Leser über ihre Autos

BMW 520, Alfasud, VW Scirocco TS, Audi 50 GL.

BMW 520

Baujahr 1972

Mit meinem BMW 520 bin ich in drei Jahren rund 50 000 km gefahren. In dieser Zeit wurden folgende



BMW 520

Teile ausgewechselt: eine Benzinpumpe, ein Verteiler, eine Wasserpumpe, ein Regler und zwei Vergaser. Hinzu kamen normale Verschleißteile wie Reifen und Stoßdämpfer.

Meine Reklamation beim Werk wegen der ausgeschlagenen Vergaser (Kostpunkt 797,43 Mark) wurde von BMW nicht beantwortet.

H. P. Naewe,
Kösel

Alfasud

Baujahr 1973

Mein 60 000 km gelaufener Alfasud hat soeben seine erste Reparatur hinter sich: die Kupplung mußte erneuert werden. Sonst mußten nur die üblichen Verschleißteile erneuert werden.

Anders sieht es dagegen mit der Qualität der Karosserie aus. Schon drei Monate nach dem Kauf zeigten sich erste Rostblasen auf den Außenkanten der Kotflügel und

rund um die Front- und Heckscheibe.

Anfang 1975 wurde das Auto auf Kulanz von meiner Alfa-Vertretung lackiert. Es waren für diese Arbeit 800 Mark zur Verfügung gestellt worden, und ich erklärte mich bereit, weitere 200

Mark dazuzulegen, damit auch alle Schäden gründlich beseitigt würden.

Acht Monate nach der Lackierung, zu der ich schließlich nichts zuzahlen mußte, ist der Wagen in einem äußerst desolaten Zustand: Alle alten Roststellen sind wie-



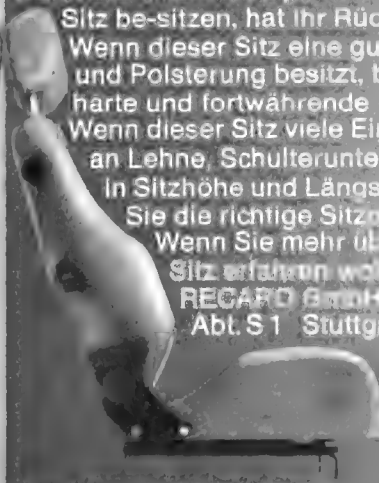
Alfasud

Rücken- schmerzen

Den zahllosen Viel- und Langstreckenfahrern sei zum Trost gesagt: Rückenschmerzen im Auto müssen nicht sein!



Wenn Sie einen orthopädisch richtig gebauten Sitz be-sitzen, hat Ihr Rücken keine Schmerzen. Wenn dieser Sitz eine gut abgestimmte Federung und Polsterung besitzt, bleiben Ihnen Rücken-harte und fortwährende Fahrungsplagen erspart. Wenn dieser Sitz viele Einstellmöglichkeiten an Lehne, Schulterunterstützung, Sitzhöhe, in Sitzhöhe und Längsrichtung bietet, haben Sie die richtige Sitzposition. Wenn Sie mehr über diesen RECARO-Sitz erfahren wollen, schreiben Sie an: RECARO GmbH + Co., Falkenweg 11, Abt. S 1, Stuttgarter Str. 75, 7312 Künzelsau. Tel. (071425) 4-2211.



Schmerzfrei im RECARO

Leichter Einstieg —
TÜV-1981

der aufgebrochen, neue kamen hinzu.

Die beiden vorderen Kotflügel und die Radkästen sind siebartig durchlöchert, an den Türen, dem Kofferraumdeckel und um die Scheiben herum blüht der Rost, so daß es fraglich ist, ob der Wagen den nächsten TÜV-Termin noch überstehen wird.

Franz Ronellenfisch,
Dudweiler

VW Scirocco TS

Baujahr 1975

Schon bei Übernahme des Autos fiel mir die außergewöhnlich schlechte Innenverarbeitung auf. Am vierten Tag nach der Zulassung war das Scheibenwischerrelais defekt, nach einiger Zeit auch das Blinkerrelais.



VW Scirocco TS

Ebenfalls fiel mir starker Kühlwasserverlust auf, der jedoch, nachdem die Schlauchschellen angezogen wurden, abgestellt war. Innerhalb einer Woche waren dann beide Fensterkurbeln defekt.

Beim Öffnen der Motorhaube fiel mir Ölaustritt aus der Zylinderkopfdichtung auf. Die Tür ließ sich wegen eines Defekts am Türschloßzylinder schlecht schließen. Die

genannten Mängel sind inzwischen beseitigt worden. Die Fahreigenschaften des 70 PS leistenden Wagens, mit dem ich bisher 8500 km zurückgelegt habe, sind zufriedenstellend.

Christoph Schöne,
Frankfurt

Audi 50 GL

Baujahr 1975

Gerade 8000 Kilometer dauerte die Freude an meinem Audi 50 GL, die jedoch bereits durch zahlreiche kleinere Mängel (ungleich abgefahrene Reifen, hoher Ölverbrauch, defekter Blinker, aufgerissene Sitznaht, Klappergeräusche usw.) getrübt war.

Dann blieb plötzlich der Motor (vor allem in der Warm-

laufphase) häufiger stehen, der Leerlauf schwankte, und die Leistung ließ spürbar nach. Sofortiges Reinigen des Vergasers und Erneuern der Unterbrecherkontakte



Audi 50 GL

brachten nur für kurze Zeit Abhilfe. Nach weiteren 100 Kilometern stellte sich nämlich unvermittelt ein unüberhörbares Ticken im Motor ein. Bei der anschließenden Überprüfung wurde ein Riß im Zylinderkopf festgestellt.

Andreas Fuss,
Albstadt 1

Wenn Streß...



Gerade jetzt brauchen wir
möglichst neue Energie...
Denn im Büro, beim Auto-
fahren und zuhause. Die
Belastungen werden täglich
größer. Die Konzentration sinkt.
Aber Energieverlust
kann ersetzt werden! Mit
DEXTRO ENERGIE, das wirkt
wie Licht gelb.

...um so schneller Ihre körpereigene
Energie wiederherzustellen.
DEXTRO ENERGIE wirkt
schon wenige Minuten nach
der Einnahme. Es steigert
Ihre Konzentration und
Ihre Energie. Das ist ein
neuer Schritt zu mehr
Leistung und Vitalität.



DEXTRO ENERGIE. Schafft neue Energie.

Vollgummibereifte Rennwagen jagen driftend durch die Kurve, Elektroautos stützen sich auf riesige Blattfedern, schwerbeladene Lastwagentuckern langsam durch die Straßen – auf dem Papier alter Autoaktien.

valeurs“, also Unwerte. Aber immer mehr Liebhaber beginnen, alte Schuldverschreibungen zu sammeln. Denn die dekorativen und liebevoll gestochenen Anleihen eignen sich nicht nur als Wandschmuck; sie sind zu-

Markt einstiegen und in Banktresoren nach dem wertvollen Altpapier zu stöbern begannen. Zu Niedrigpreisen ab 40 Mark aufwärts feilgehalten, spiegeln die Aktien Glanz und Elend von Unternehmen wider.

standen vor allem in den USA zwischen 1830 und 1910, der Zeit des Industriebooms, unzählige graphisch attraktive Aktien. Die besten Stecher der Welt arbeiteten damals in Amerika; die berühmteste Anstalt, wo Spezialisten viel Mühe und eine Vielfalt zeichnerischer Tricks darauf verwandten, die Anleihen fälschungssicher zu machen, war „The American Bank Note Company“. Dort ließen sogar anspruchsvolle Schweizer Kantonalbanken ihre Scheine drucken.

Altpapiere

Immer mehr Liebhaber sammeln antike Autoaktien.

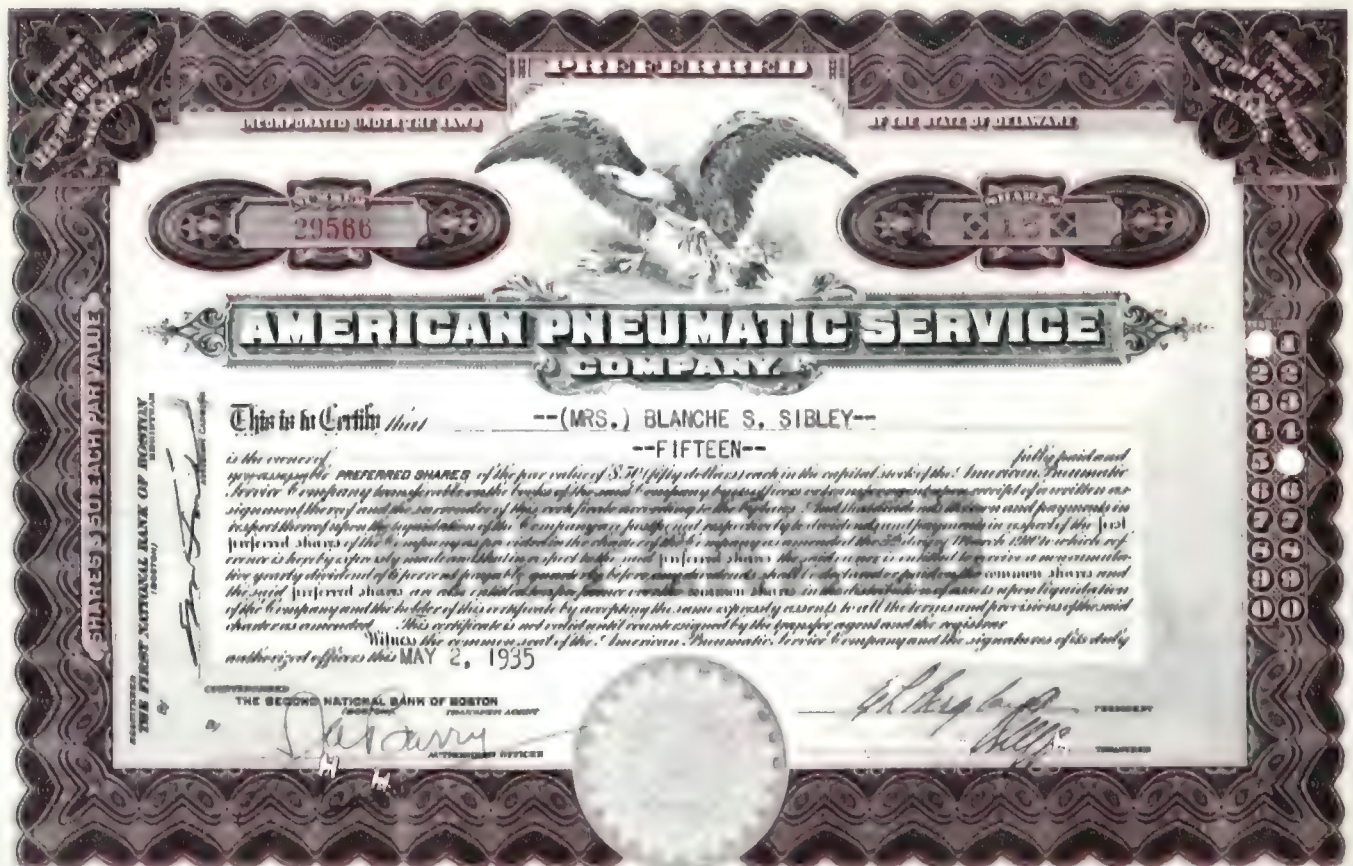
Die historischen Anteilscheine, meist vor dem Ersten oder Zweiten Weltkrieg von zuweilen längst vergessenen Firmen herausgegeben, bringen zwar keine Zinsen mehr; Börsianer bezeichnen sie etwas abschätzig als „Non-

gleich, so der Ludwigsburger Kunsthändler Olaf Heck, „ein echtes Stück vergangener Autogeschichte“.

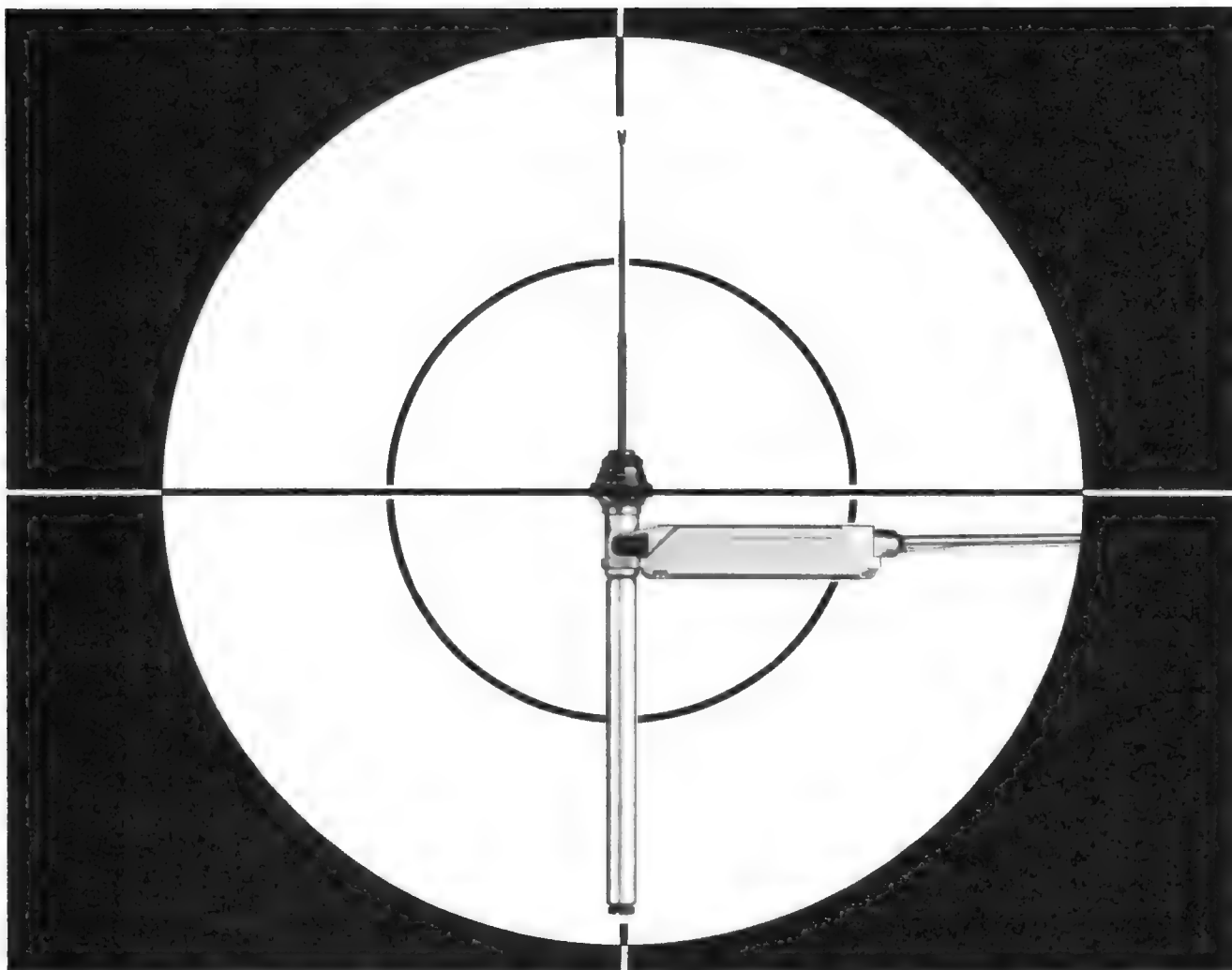
Das junge Hobby wurde erst 1972 salonfähig, als professionelle Anbieter in den

Andere Unternehmen existierten zwar nur auf dem Papier, ließen aber um so schönere Stücke drucken; bis der Schwindel aufflog, zirkulierten die Anleihen schon tonnenweise. So ent-

Der Preis eines Stücks wird heute maßgeblich von der Schönheit, von Erhaltungszustand, Alter und ausgegebener Anzahl bestimmt. Auch seine geschichtliche Aussagekraft spielt eine Rolle. Wenn sich beispielsweise



Die schönsten Papiere entstanden in den USA: amerikanische Reifen-Vorzugsaktie von 1935



Im Fadenkreuz der aktuellen Nachfrage: Hitronic U, die elektronische Autoantenne für unter die Karosserie!

Zu der elektronischen Hirschmann Autoantenne Hitronic, die den Elektronik-Sockel auf der Karosserie hat, kommt jetzt die Hitronic U mit dem Elektronik-Block unter der Karosserie. Das Interessante an der Neuentwicklung: Hitronic U ist so konstruiert, daß sie in alle vorhandenen (auch serienmäßigen) Antennenbohrungen bis 19 mm Ø paßt. Auf diese Weise

kann jetzt praktisch jeder Autofahrer entweder problemlos von einer herkömmlichen Antenne auf die elektronische Hitronic U »umsteigen« oder gleich mit einer Hitronic U anfangen. Hitronic und Hitronic U haben als besonders typisches Merkmal das schicke, schwarz-verchromte 40-cm-Kurzteleskop. Prospekte für beide Antennen bitte anfordern.

Hitronic – ein Hirschmann Qualitäts-Produkt!



Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
7300 Esslingen/Neckar
Richard-Hirschmann-Straße 19

auto motor sport Test

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte“ an seinem Wagen genau zu kennen. Bestellen Sie am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft	Testberichte:	Heft
Lotus Elan +2 S 130	22/73	Porsche 911	20/75
Lotus Elite 501	3/76	60 000 km-Dauertest	22/75
Manta TE 2800	21/74	Porsche 911 und Carrera 3.0	24/75
Matra Simca Bagheera	3/74	Porsche 924	10/74
Maserati Merak	14/74	Porsche Carrera RS	26/75
Monza 2-2	26/75	Porsche G-Modelle	15/74
Mercedes		Range Rover	20/72
Baureihe 200/280	17/73	Renault 5 LS	17/74
Mercedes 200 bis 280 E:		Renault 15 TS	23/75
mit neuer Karosserie	3/76	Renault 16 TX	20/75
Mercedes 230 4	22/73	Renault 30 TS	14/72
Mercedes 240 D	24/73	Seat 133	26/72
Mercedes 240 D 3.0	2/75	Simca 1000 Rallye 1	6/74
Mercedes 240 D 3.0		Simca 1000 Rallye 2	26/73
30 000 km-Dauertest	1/76	Simca 1100 GLS (54 PS)	2/76
Mercedes 280 E	16/72	Simca 1100 TI	20/75
Mercedes 280 SE	15/73	Simca 1307/1308 Schrägheck	2/76
Mercedes 280 E	4/74	Simca 1308 GT	7/74
50 000 km-Dauertest	4/74	Steyr-Fiat 126	
Mercedes 280 SE	15/73	Toyota Celia LT	10/74
Mercedes 280 SL/SLC	26/74	50 000 km-Dauertest	5/73
Mercedes 450 SEL 6.9	21/75	Toyota Corona 2000	5/75
Morgan Plus 8	1/75	Toyota Carolla	
Morris 1300	5/72	VW 412	3/74
Morris Marina 1800 TC	10/72	mit 75 PS und 85 PS	
NSU Ro 80	25/75	VW Käfer/70 und 85 PS	19/74
Oldsmobile Cutlass Saloon	6/74	(Oettinger)	21/75
Opel Ascona 1.6 S	22/75	VW 1200	24/73
Opel Ascona		VW 1303 A	
(Rallye-Ausführung)	22/74	VW 1303 LS Zweiliter	18/73
Opel Manta GT/E	20/74	(Riechert-Tuning)	
Opel Manta GT/E	23/75	VW Golf LS/LS Automatic	4/76
Opel Manta		Modelle 76	15/73
mit Turbolader	24/73	VW K 70 LS	
Opel Commodore 2.5/2.8	11/74	VW Passat	19/73
Opel Kadett mit 40 PS	10/74	mit 55 PS und 85 PS	16/73
Opel Kadett GT/E	25/75	VW Passat Variant	9/74
Opel Kadett Coupé SR	15/74	VW Polo	21/75
Opel Rekord 1900	5/72	VW Bus/90 PS (Oettinger)	18/74
Opel Rekord 2000	24/75	Volvo 164 E	7/72
Peugeot 104 c	21/74	Volvo 244 DL	4/75
Peugeot 204 D	6/75	Volvo 264 GL	8/75
Peugeot 304 S	5/73		
Peugeot 504 Diesel	3/72		

Den ersten Teil dieser Übersicht von Alfa bis Lancia finden Sie in einem der nächsten Hefte.

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042
Lieferrn Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr

☐ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ Liegt als Scheck bei Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr

ams 5

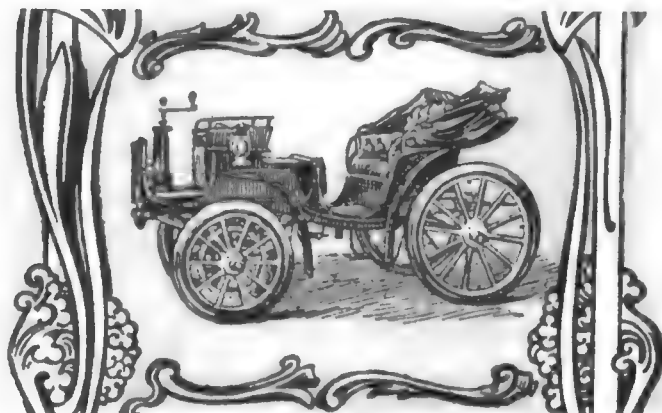
Antike Aktien

der gern vollständig seinem Portefeuille einverleibt.

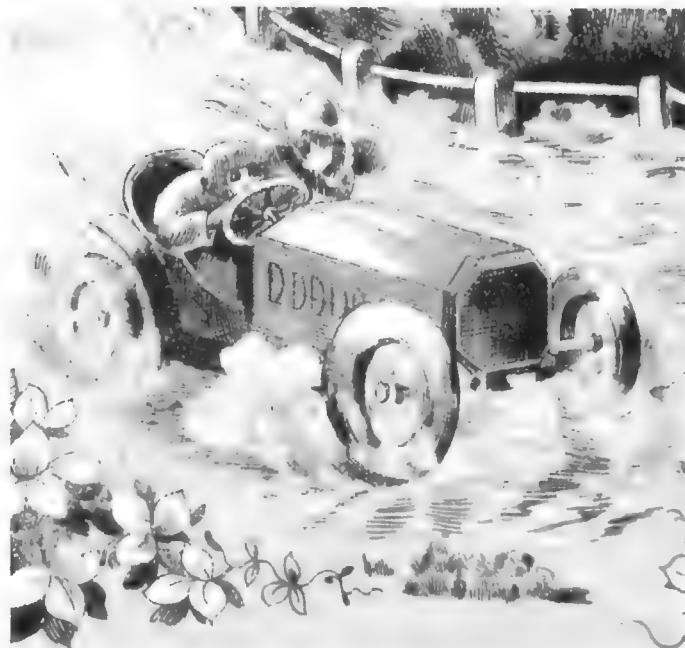
die Faksimile-Unterschriften damaliger Firmeninhaber – Millionäre wie etwa Lord Rothschild, Rockefeller, Vanderbilt oder Ölmagnaten wie J. Paul Getty – auf der Anleihe befinden, steigt der Liebhaberwert.

Auch eine nachweisliche Firmenhistorie erhöht den Preis. So mußte die französische

Manche alten Anteilscheine werden noch aus einem anderen Grund gesammelt: Optimisten glauben unverdrossen an einen unerwarteten Gewinn über die echte Börse. Viele chinesische Aktien beispielsweise gelten nach wie vor als sogenannte Hoffnungswerte – irgendwann einmal, so glauben die Scheinpropheten, werde das



Stahlstichminiaturen von Elektroautos ...



... oder Rennwagen schmücken die antiken Anleihen.

sische Autovermietung „Taxamètres“ ihr Kapital ab 1904 laufend von 1,5 Millionen auf schließlich acht Millionen Francs erhöhen, weil das Auto zunehmend an Beliebtheit gewann und der Geldbedarf des Unternehmens stieg; folglich gab es ständig neue Aktien, die je-

kommunistische China alte Schulden aus dem Kaiserreich begleichen, um in die internationale Finanzwelt mit Anstand zurückkehren zu können.

Auch eine Fünf-Prozent-Anleihe des ehemaligen Königreichs Montenegro von 1909

wandelte sich wieder zum Renditepapier, als Jugoslawien 1974 ankündigte, alle Tilgungszahlungen erneut aufzunehmen. Fachleute warnen freilich vor verfrühten Hoffnungen.

Sie raten als Kompromiß für solche Sammler eher dazu, eine graphisch schöne Aktie zu erwerben, die dennoch einen realen Börsenwert besitzt. So werden die Anteilsscheine des Playboy-Grün-

Wer alte Aktien anbietet

- Kunsthaus Olaf Heck, Königsallee 76, 7140 Ludwigsburg.
- Fortuna-Verlag W. Heidelberger, Haslerholzstraße, CH-8172 Niederglatt-Zürich/Schweiz.
- Gerd Heeder, Leinstraße 33, 3070 Nienburg.
- Effecten-Antiquariat, Kanzlei 44, 4005 Düsseldorf-Meerbusch.
- Eva Christian (speziell China-Anleihen), Franz-Reber-Weg 6, 8 München 71.
- Antiker Wertpapier-Spiegel Harry Leck, Praunheimer Landstraße 212, 6 Frankfurt 90.

ders Hugh M. Hefner an der New Yorker Börse je nach Angebot und Nachfrage zwischen 100 und 150 Mark gehandelt und sind unter zwei Aspekten begehrt. Die einen kaufen sie, weil sie auf einen kräftigen Gewinn des Zeitschriften- und Vergnügungsimperiums setzen; die anderen wegen des in Stahl gestochenen Motivs – einer üppigen Nackten über dem Firmennamen.

Hannes Scholten



DATSUN CHERRY F-II



Cherry F-II 1164 cc/45 DIN-PS



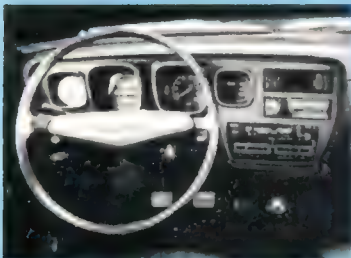
Cherry F-II 1164 cc/45 DIN-PS



Cherry F-II 1164 cc/45 DIN-PS
Cherry F-II 1164 cc/45 DIN-PS

**Dieses Prädikat haben alle
DATSUN-Automobile gemeinsam:**

Durch und durch problemlos!



Denn DATSUN bietet neben moderner, solider Technik serienmäßig eine außergewöhnlich reichhaltige Sicherheits- und Komfortausstattung. Der neue Cherry F II hat einen querstehenden und raumsparenden

Frontmotor mit Vorderradantrieb. Sie können zwischen zwei Motoren wählen: 981 cc/45 DIN-PS ca. 130 km/h oder 1164 cc/52 DIN-PS ca. 140 km/h.

Bei DATSUN ist alles serienmäßig, was Autofahren sicher macht: In jahrelanger Sicherheits-Forschung und unzähligen Crash-Tests wurde die Monocoque-Sicherheits-Karosserie entwickelt, die selbst bei einem Frontalaufprall von 50 km/h die Fahrgastzelle weitgehend vor Verformung schützt. Die weitere Sicherheits-Ausstattung: Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe, integrierte Kopfstützen und Automatik-Sicherheitsgurte für die Vordersitze, Sicherheits-

Lenksäule, gepolsterte Aufprallzonen, Tank in Sicherheitszone, Bremskraftverstärker und -begrenzer.

Fortschrittlich auch das Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorn und hinten. Vorn mit McPherson-Federbeinen und Stabilisator, hinten mit Länglenkern und Gasdruckstoßdämpfern.

Zur Komfort-Ausstattung gehören z. B. vordere Einzelruhesitze, Teppichboden, zwei Rückfahr-scheinwerfer, ein modernes Be- und Entlüftungssystem, hydraulische Kupplung und vieles, vieles mehr.

Den DATSUN Cherry F II erhalten Sie ab DM **8.790,-**

(unverbindliche Preisempfehlung)

1975 verkauften in der BRD 650 DATSUN-Händler über 16 500 DATSUN-Automobile.

Machen Sie eine Probefahrt bei Ihrem DATSUN-Händler.

DATSUN

DATSUN Handelsmarke der NISSAN Motor Co Ltd Tokyo/Japan

Nissan Motor Deutschland GmbH, 4 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Str 1-3

1 Jahr Garantie
auf den Motor

Über den Gaumen gepeilt

Heute: Gasthaus Gunzenlee bei Augsburg.

Hier beginnt eine neue Serie: über Lokale, in denen man überdurchschnittlich gut ißt. Es sind Gasthäuser, die außerhalb der Städte liegen, teils sogar recht versteckt, aber mit dem Auto – zumal mit Hilfe der Kartenskizzen – bequem zu erreichen sind.

Wer die Tips sammelt, hat innerhalb eines Jahres einen ganzen Feinschmecker-Reiseführer zusammen. Zunächst werden sich die Beschreibungen auf Lokale innerhalb der Bundesrepublik beschränken. Später werden die angrenzenden Länder an die Reihe kommen.

Als erstes das Gasthaus Gunzenlee, südlich von Augsburg – benannt nach einem historisch bedeutsamen Hügel in der Nähe. Aber es ist kein Haus mit uralter Tradition und präsentiert sich äußerlich im zweifelhaften Stil einer

Autobahnraststätte. Innen jedoch ist es behaglich – und besonders nett im Sommer, wenn der Atrium-Garten geöffnet ist und irisches Lamm am Grill brutzelt.

Das Kulinarische ist hier weitgespannt. Die Speisekarte enthält Menüs aus allen Ländern der Erde, und statt einer

Spezialität gibt's hier dutzende. Darunter sind so feine Sachen wie geschnitztes Rindfleisch auf Kartoffelpuffern oder Ente mit Sauerkirschen, gedünsteter Lachs in Mandelsauce oder mit Enzian flambierte Kalbsleber.

Neben mehr als hundert ständigen Gerichten gibt es saisonale Spezialkarten.



Innen behaglich eingerichtet: Gasthaus Gunzenlee

AUF DIE KLINGE



**DIE WILKINSON
SCHWERT-KLINGE.**

Im Augenblick ist Südfrankreich dran, nach dem 1. März vielleicht die Normandie.

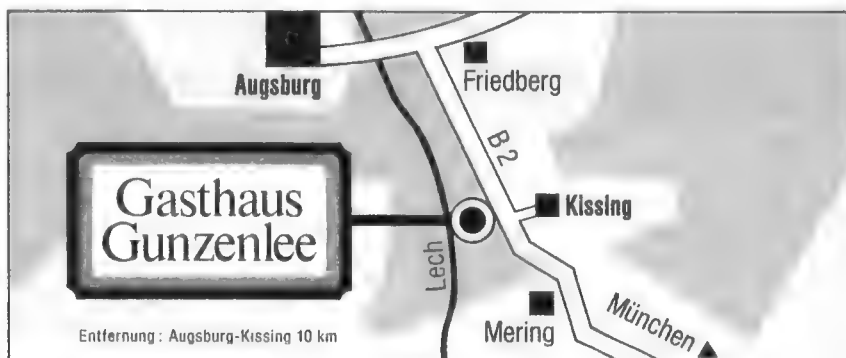
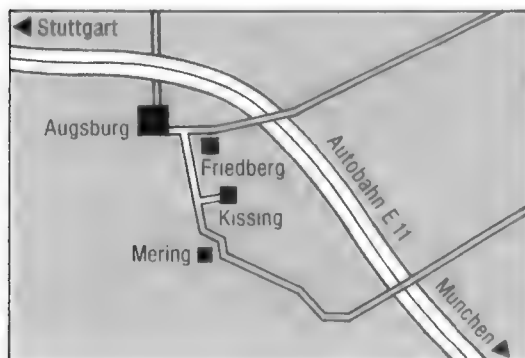
Weine? Gewiß doch. 180 zur Auswahl.

Wichtiger als die schier erdrückende Auswahl ist die Qualität. Chef Heinz Neureuther, der selbst die südfranzösi-

sche Küche besonders liebt, ist „Maitre de la Confrère de la Chaine des Rôtisseurs“ in Paris. Kenner wissen: Dazu muß man erstklassig mit dem Kochlöffel dirigieren können.

Der Service ist gut, die Preise sind vernünftig. Für fünf Mark bekommt der Gast zwei Paar Schweinsbratwürste mit

Kraut oder Salat, für neun Mark Cevapcici, Eierreis mit Schweinefleisch oder Eisbein. Aber man kann zu zweit auch 85 Mark bezahlen: für ein russisches Menü mit Kaviar, Borschtsch, Zander und Filetstreifen. Für Übernachtungsgäste sind ein paar Betten da, und die Telefonnummer zur Platzreservierung ist 0 82 33 / 50 31. RL



Das Gasthaus liegt knapp zehn Kilometer südlich von Augsburg an der Bundesstraße 2

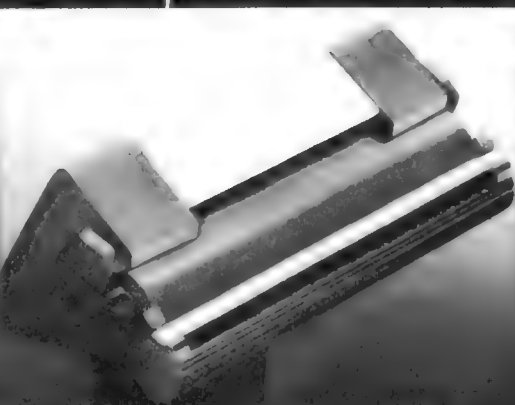
KOMMT ES AN.



**DIE KLASSISCHE
WILKINSON-KLINGE.**



**DIE KOMFORTABLE
WILKINSON-T70-KLINGE.**



Auf die Klinge kommt es an – ob Sie nun die klassische zweischneidige oder die komfortable einschneidige wählen. Wer erkennt, daß einzig die Klinge zählt, kommt zum Spezialisten, zu WILKINSON SWORD. Denn dort werden heute noch Klingen gefertigt, die ■ 6fach geschliffen, ■ 4mal abgeledert, ■ 3fach veredelt und dann noch ■ Stück für Stück sichtgeprüft sind. Es gibt keine Klinge mit der Sie sich gründlicher, schonender und länger rasieren können.

WILKINSON
SWORD
SEIT 1772

Wer den Winterurlaub erst zu Ostern nehmen kann und trotzdem Ski laufen möchte, gerät in Schwierigkeiten: Wo liegt zu dieser Zeit noch Schnee? Und wo lassen sich kurzfristig und ohne große Umstände noch Urlaubsplätze buchen?

Die Schweizer haben jetzt ein Heftchen „Skifrühling in der Schweiz 1976“ herausgebracht (Schweizer Verkehrsbüro, Kaiserstraße 23, 6000 Frankfurt), das 47 Wintersportplätze enthält, in denen bis

In Österreich bieten sich beispielsweise an: Filzmoos im Pongau, Kleinarl in den Tauern (bei Wagrain), Donnersbach in den Niederen Tauern und Heiligenblut in Kärnten (auch bei „gut“ im Katalog). Alle vier Orte sind klein, bescheiden, schneesicher und ausreichend mit Liften versehen. Viel Unterhaltung sollte man nicht erwarten; hier wird ernsthaft Ski gelaufen.

Italien: Da wäre etwa Suldén am Ortler zu nennen, sehr ruhig und erholsam;

im Aostatal: Pisten zwischen 1441 und 2580 Meter, obendrein Flugmöglichkeiten auf 3174 Meter.

Ein guter Tip in Frankreich: Isola 2000 in den Alpes Maritimes (auch im Touropa-Katalog) — modern und lebhaft, ohne überlaufen zu sein, und so schneesicher, daß der März dort noch mal eine Zwischensaison darstellt.

Die Bundesrepublik ist in dieser Hinsicht natürlich weniger begünstigt. Und wo der Schnee lange liegt, ist es dann meistens auch voll. Immerhin kann man in Balderschwang und Steibis, in Bühl am Alpsee und in Walchensee zumindest im März, oft auch noch im April Glück mit dem Schnee haben, ohne daß wegen drangvoller Enge die Gemütlichkeit leidet.

Wem das aber zu alltäglich ist, der kann sich an einen Tip von Scharnow halten: Geilo in Norwegen, Skandinavien-Skizentrum mit Schnee bis in den Mai. Oder an einen Hinweis von Trans-europa: Dort hat man ein einziges Ski-gebiet im Programm, das im April noch schneesicher und nicht im geringsten überfüllt ist: den Popocatepetl, 5452 Meter hoch, 90 Kilometer von Mexiko City entfernt. Zwei Wochen mit Flugkosten: 1230 Mark. *Jochen Bernay*

Später Schnee am Popocatepetl

Wo man im März und April noch Ski laufen kann.

Mitte oder gar Ende April Ski-Pauschalarrangements angeboten werden. Das Verzeichnis ist noch druckfrisch.

In der Zusammenstellung schneesicherer Schweizer Orte (und das gilt auch für die Tips aus anderen Ländern) werden nur solche Wintersportplätze aufgezählt, die noch nicht jeder kennt. Dort herrscht dann nicht pausenlos Jubel, Trubel und Heiterkeit, sondern eher ein gewisses behaglich-sportliches Klima. Manche dieser Orte sind auch in den Autofahrer-Katalogen der großen Veranstalter enthalten. Das macht das Nachfragen und Buchen oft einfacher.

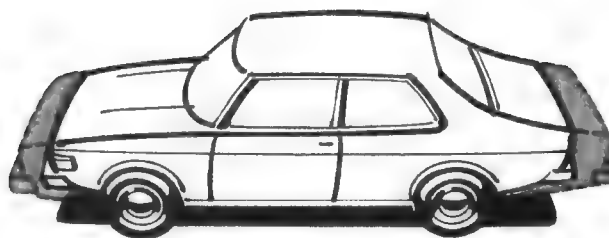
Die Schweiz also: San Bernardino zum Beispiel, am Paß. Ein nettes Dorf mit ausgezeichnetem Gelände. Die höchste Liftstation: 2525 Meter. Oder Melchsee-Frutt, westlich von dem kleinen Ort Engelberg. Gemütlich, bescheiden, mit ein paar guten und einer erstklassigen Piste.

Auch Grimentz verdient eine Erwähnung — ein echtes Walliser Bergdorf, lieb und verträumt. Aber mit einer Bahn auf 2980 Meter Höhe. Ähnlich ist Lenk im Simmental — ebenso gemütlich, mit alten Bauernhäusern, aber vielen Liften und einer perfekten Verbindung zum Skigebiet von Adelboden. Gleich daneben liegt Zweisimmen, das sein Skigebiet mit Lenk, Saanenmöser und Gstaad teilt; Touropa hat es — recht preiswert — im Programm für die Bahn- und Autoreisenden.

im Scharnow-Autofahrerprospekt wird die Schneesicherheit gepriesen, und der „gut“-Katalog stellt sie sogar bis Mai in Aussicht. Dann Bruneck im Pustertal, ein mittelalterliches Bergstädtchen mit vielen Bahnen bis hinauf auf 2275 Meter. Und schließlich La Thuile



Ein guter Tip in Österreich: Kleinarl bei Wagrain



Meinung:

●● Für das Geld, das ein Saab 99 kostet,
könnte man schon ein
sehr viel größeres Auto kaufen. ●●

Unbestritten ist:

Die Größe einer Karosserie sagt noch nichts aus über die Sicherheit, die sie bietet oder über den Raum, den sie enthält. Sie sagt auch nichts aus über den Fahrkomfort

und die Ausstattung. Aber erst an diesen Qualitäten werden Automobile gemessen.

Mit einem Saab 99 erhalten Sie ein hochwertiges, komfortables Sicherheitsauto. Ein Auto voller Ideen und Saab-typischer Lösungen. Mit dem Innenraum eines großen Reisewagens, aber vernünftigen Außenmaßen. Mit kraftvollen und besonders wirtschaftlichen 2 Liter Triebwerken von 100, 108 oder 118 PS/DIN.

Fahren Sie den Saab 99 mal vergleichsweise zur Probe, um zu erleben, was das Vergnügen ausmacht ihn zu fahren – und ihn zu besitzen.

SAAB Deutschland GmbH, 6000 Frankfurt/Main 56
(Niedereschbach), Berner Straße 89, Tel. 0611/501056



SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt/Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir
Unterlagen über den Saab 99.

Name

Anschrift

AMS 78/5

Stereo fürs Handschuhfach

Acht ausgewählte Cassetten.

 **Franck Pourcel And His Orchestra: James Bond Melodies (Electrola 1 C 244-12 657).**
Obwohl Sean Connery längst keine Heldentaten mehr vollbringt, verursachen „Goldfinger“ oder die „Moskowiter Liebesgrüße“ immer noch ein angenehmes Kribbeln.

 **Ladi Geisler: Classics With The Guitar (Electrola 1 C 234-29 549).**
Der Saiten-Meister schlägt und zupft in eigener Interpretation Beethovens Mondscheinsonate, Schuberts Träumerei oder ein Prélude von Chopin – es klingt dennoch immer vorzüglich nach Geisler.

 **James Last: Non Stop Dancing 20 (Polydor 3578 032).**
Auch im vergangenen Jahr hat der bärtige Bandleader in der Bundesrepublik wieder die meisten Platten ver-

kauft. Auf der Doppelcassette spielt er in seinem unverwechselbaren Sound so bekannte Titel wie „Lady Marmelade“, „Pretty Woman“ oder „Clap Hands“.

 **Marek & Vacek: Live (Electrola 1 C 284-29 365).**

Was die beiden tschechischen Pianisten vierhändig aus ihrem Instrument herausholen, übertrifft an Virtuosität so manchen Kollegen vom klassischen Fach. Pfiffige Arrangements aus Beat, Folklore und Zigeunerweisen.

 **Jean-Claude Borelly und Stoppy Markus: Dolannes Melodie (Teldec 4.22382 CP).**

Beim Song der Dame handelt es sich um den Ohrwurm, der derzeit – auf Panflöte oder Trompete geblasen – aus allen Sendern tönt. Dazu weitere Titel wie „Only You“ oder „Griechischer Wein“.

 **The Best Of Cat Stevens (DECCA 4.21514 CT).**

Cat Stevens, der Mann mit Jesusgesicht und Cowboystiefeln, nach wie vor das Idol einiger US-Generationen, hat seine schönsten Lieder zusammengestellt; darunter „A bad night“.

 **Power Hits (K-TEL MC 122).**

K-TEL bringt gewöhnlich keine eigenen Produktionen, sondern schneidet die Spitzenreiter anderer Plattenlabels zusammen. Ergebnis: mehr als eine Stunde internationaler Hitparade mit Popstars.

 **Max Greger: Hallo Partner ... trimm dich fit (Polydor 3150 527).**

Ein Programm zur Entspannungsgymnastik für Autofahrer unterwegs – Atemübungen, Schultertraining oder Schüttellauf, musikalisch untermalt und sinnvoll für die Fünf-Minuten-Pause.

Ein Mann. Ein Buch. Ein Bausatz.

Das weltweit bewährte, einzigartige Buch- & Bausatz-System von Heathkit macht es auch Ihnen, als absolutem Laien, möglich, die modernsten Elektronik-Geräte einfach selbst zu bauen. Schritt für

Schritt und Teil zu Teil. Ob Digital-Stoppuhr, Ultraschall-Alarmanlage, Meßgeräte, Funk- oder Stereo-Anlagen. Nehmen Sie die Herausforderung an. Schicken Sie erstmal den Starthilfe-Scheck (unten) ab.

Rallye-Timer
Ein Buch. Ein Bausatz.
6 Std. Zeit.

Quarzgesteuert. Digital-Anzeige. Stoppuhr-Funktion.



Digital-Drehzahlmesser
Ein Buch. Ein Bausatz.
6 Std. Zeit.

Kontrolliertes Fahren erhöht die Lebensdauer Ihres Motors.



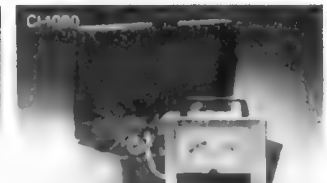
KFZ-Motor-Tester
Ein Buch. Ein Bausatz.
4 Std. Zeit.

Netzunabhängig. Auch zum Prüfen von Außenbord-Motoren, Rasenmähern und dergl.



Abgas-Tester
Ein Buch. Ein Bausatz.
2 Std. Zeit.

Optimale Vergaser-Einstellung dadurch reduzierter Benzinverbrauch. Umweltschutz.



**Rangehn!
Selbst
bauen!
Heathkit.®**



 **HEATHKIT**

Starthilfe-Scheck

für Ihren interessantesten neuen Freizeit-Spaß: Es kommt der Katalog voll mit dem vielseitigen Geräte-Programm der Heathkit Bausatz-Elektronik. Kostenlos und unverbindlich.

Name

Straße

PLZ/Ort

HEATHKIT Geräte GmbH, Abt. 501/2
Ausstellungs- und Service-Zentrum
Robert-Bosch-Straße 32-38 6079 Spreldingen 2

Brandneue Bücher aus dem Motorbuch-Verlag Stuttgart

AUTO-JAHR 1975/76



**Das exklusive
Automobil-Jahrbuch
für Kenner**

AUTO-Jahr, das umfassende und packende Automobil-jahrbuch, gehört zu den schönsten regelmäßig erscheinenden Bildbänden über das Automobil. Die Ausgabe 1975/76 enthält wie immer dramatische großformatige Farbaufnahmen und hochinteressante Schwarz-weißfotos.

Automobilisport:

Die großen Stunden von Maserati / Die technische Entwicklung im Rennsport / 55 Jahre Aufladung / Niki Lauda – Weltmeister durch technischen k. o. / Weltmeisterschaft der Fahrer / Marken-Weltmeisterschaft / Rallye-Weltmeisterschaft / Rennsport in Amerika / Die Europameisterschaften / Ergebnisse.

Automobil-Industrie: Überleben ohne Expansion / Die technische Entwicklung des Serienwagens / Vom Potkin zum Lada / Die Renaissance vom Rolls-Royce / Höhepunkte des Testjahres 1975 / Von Salon zu Salon / Neuheiten 1975.

240 Seiten, davon rund 52 Seiten mit vollständigen Ergebnissen, 40 Seiten in Farbe mit insgesamt 90 Vierfarbabbildungen, 250 Schwarzweißabbildungen, Leinen DM 55,-

Das Buch für den Rennfan: Grand Prix 1975

**Die Rennen zur Auto-
mobil-Weltmeisterschaft**

Von Ulrich Schwab

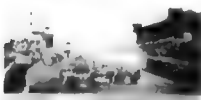
Dies ist die 10. Ausgabe des hervorragenden Jahrbuchs. Der Kreis der Leser vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Nicht ohne Grund, denn dieses Buch enthält sämtliche Rennberichte von allen Strecken und mit allen Einzelheiten: die Wagen, die Fahrer, Daten, Zahlen, Startaufstellungen, Rennverlauf, Ergebnisse und eine Vielzahl brillanter Fotos. Ulrich Schwab ist ein Routinier geworden in seinem Metier. Aber nie behandelt er das Geschehen routinemäßig.

In diesem neuen, soeben erschienenen Band hat er wieder jene Spannung und Dramatik eingefangen, die den Grand-Prix-Sport so faszinierend machen. Und so packend und so mitreißend!

160 Seiten, ca. 110 Abbildungen, DM 22,-



BREMSEN- SCHALTEN- GAS!



Thora Hornung

**Bremsen – Schalten – Gas! –
Die Nürburgring-Story**

Nürburgring, verfluchtes und vergöttertes, gehaßtes und geliebtes Kurvenlabyrinth in der Eifel. Heute wie vor fünfzig Jahren stellt der Ring Anforderungen an Fahrer und Wagen, wie sie auf keiner Rennstrecke der Welt härter und unbarmherziger gestellt werden.

Der Nürburgring hat fünfzig Jahre lang seinen Charakter bewahrt, sein Gesicht behalten, er ist hart geblieben in einer Generation, wo sich mancher auf profillose Synthetikrurse flüchtet, wo spannungsarme Ovale aus der Retorte gefragt sind auf der Jagd nach Dollars und Franken.

232 Seiten, 66 Abbildungen, Leinen, DM 26,-

DAS WOHNMOBIL



J. P. Heymann

Planen-Kaufen-Selbermachen

J. P. Heymann

**Das Wohnmobil
Campingbusse und Reisemobile –
Planen, Kaufen, Selbermachen**

Jeder, der sich mit Wohnmobilen, mit der Planung, Anschaffung oder dem Eigenbau derartiger Fahrzeuge beschäftigt, wird aus der Fülle des gebotenen Materials seinen Nutzen ziehen.

Von der Beschaffung geeigneter Leerfahrzeuge über Werkstoff- und Werkzeugfragen, von der maßstabsgerechten Zeichnung bis zu kleinsten Ausbaudetails am Wohnmobil wird alles ausführlich und leicht verständlich beschrieben. Zahlreiche Fotos und Zeichnungen sowie eine Marktübersicht bekannter europäischer Wohnmobile runden das Buch ab.

208 Seiten, 90 Abbildungen, Leinen, DM 29,-

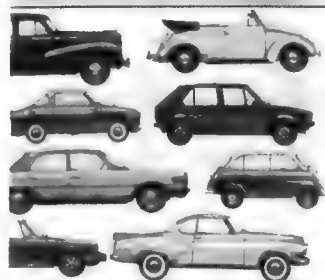
**Lange Zeit vergriffen – Jetzt
in überarbeiteter und erwei-
terter Neuauflage lieferbar:**

DEUTSCHE AUTOS 1945 1975

Von Werner Oswald

Diese Typengeschichte ist eine gewaltige Autoschau. Jedem zugänglich – dem Profi wie dem Amateur. Erstaunlich und für die wenigsten Leute noch überschaubar ist die Vielfalt der Marken und Typen, die es allein in der Bundesrepublik bisher gegeben hat und gibt. Jeder Autofahrer kennt die Problematik der mehr oder weniger häufigen Modellwechsel. Sie kosten viel Geld, sind aber andererseits zwingend notwendig, um dem Verkauf immer neue Impulse zu geben und um die Konkurrenzfähigkeit der einzelnen Marken zu bewahren. Nur: daß es in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum so viele Typen waren, das wird selbst den Kenner überraschen.

DEUTSCHE AUTOS 1945 1975



Werner Oswald: Eine Typengeschichte

466 Seiten, 612 Abbildungen, Leinen, DM 48,-

Jetzt helfe ich mir selbst

Die millionenfach bewährte Handbuchreihe von Dieter Korp

Neu in dieser Reihe:

**Audi 100 alle Modelle
ab 8/74**

(Band 51)

**BMW 1502/1602/
1802/2002/2002 ti
ab Baujahr 1971**

(Band 52)

**Erscheinungstermin für
beide Bände: März 1976**

Mit den hieb- und stichfesten Handbüchern der aufsehenerregenden Buchreihe **JETZT HELFE ICH MIR SELBST** können Sie viele Kundendienstarbeiten selbst machen. Sie ersparen sich außerdem viel Geld, Zeit und Werkstattärger. Selte für Selte finden Sie zahlreiche Tips und Hinweise für Arbeiten, die Sie selber machen können.

Weiterhin lieferbar:

Audi 60/L, 72/L, 75/L, 80/L, Super 90, Variant (bis Aug. 72)	(Bd. 22)
Audi 100/LS/GL/Coupe (bis Herbst 74)	(Bd. 35)
BMW 1500/1600/1800-2/2002/1800 2000/ti/tilux/C/CS (bis E. 70)	(Bd. 17)
Citroen 2 CV/4/6/Dyane 4/6	(Bd. 12)
Fiat 124/124 Special	(Bd. 27)
Fiat 125/125 Special	(Bd. 30)
Fiat 128	(Bd. 49)
Fiat 127	(Bd. 42)
Fiat 128/128 rally	(Bd. 33)
Fiat 500	(Bd. 14)
Fiat 600/D/E/Jagst/770 S	(Bd. 10)
Ford 12 M/TS (bis Aug. 68)	(Bd. 3)
Ford 12 M/15 M TS/RS (ab Aug. 68)	(Bd. 23)
Ford Capri alle Modelle	(Bd. 28)
Ford Escort (alle Modelle bis Ende 74)	(Bd. 32)
Ford Taunus ab 71 (alle Modelle bis Ende 75)	(Bd. 34)
Ford Consul/Granada	(Bd. 44)
Mercedes-Benz 180 Dc/190/D/200 D/220 D/240 D	(Bd. 24)
Mercedes-Benz 200/220/230 Vierzylinder ab 68	(Bd. 38)
NSU Prinz 4/Sport/I-II/III	(Bd. 6)
Opel Kadett A (bis Juli 65)	(Bd. 5)
Opel Kadett B (ab Aug. 65)	(Bd. 11)
Opel Rekord (bis Juli 65)	(Bd. 2)
Opel Rekord B/C mit Commodore A (ab Aug. 65)	(Bd. 16)
Opel Rekord D (Benzin)	(Bd. 36)
Commodore B	(Bd. 39)
Opel Manta A	(Bd. 40)
Opel Ascona A	(Bd. 46)
Opel Kadett C	(Bd. 43)
Peugeot 204/204 Diesel/304	(Bd. 21)
Peugeot 404	(Bd. 15)
Renault R 4 (alle Modelle)	(Bd. 18)
Renault R 16 L/TL/TS/TA/TX	(Bd. 29)
Simca 1100/LS/GLS/Special	(Bd. 48)
VW Passat (alle Modelle)	(Bd. 50)
VW Golf/Scirocco	(Bd. 50)
VW Käfer 1200/1300/1500 (bis Herbst 69)	(Bd. 1)
VW Käfer 1200/1300/1500 (ab Aug. 69)	(Bd. 2)
1302 S/1303 S	(Bd. 26)



Diese Zahl spricht für sich. Der Erfolg ist verständlich, denn eine Reparatur-Stunde in der Werkstatt kostet über DM 30,—! Ein Reparatur-Buch aus dieser Reihe dagegen nur DM 18,—! Das sind mindestens schon DM 12,— plus bei der kleinsten Reparatur!

VW 1500/1600/Variant (alle Modelle)	(Bd. 4)
VW K 70/K 70 L/K 70 S/ K 70 LS	(Bd. 37)
VW 411/411 E/412 E/412/412 S Typ 4	(Bd. 41)
VW Transporter/Bus (alle Modelle)	(Bd. 31)

Sonderbände:
„Jetzt mache ich ihn schneller“ Hack/Korp VW 1200/1300/1500/1302/1302 S/1303/1303 S (Bd. 7)
Hüppen/Korp Auto-Elektrik — alle Typen (Bd. 20)
Thaer/Korp Die Autokarosserie Lackierung, Reparatur etc. (Bd. 45)

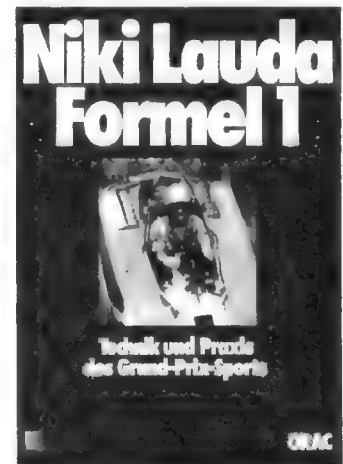
Jeder Band dieser Reihe mit ca. 250 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Schaltplan, Störungstabellen, vierfarbiger glanzkaschierter Schutzumschlag, jeder Band nur DM 18,—

Niki Lauda — Formel 1

**Technik und Praxis
des
Grand Prix Sports**

Lauda hat sich für dieses Projekt mit Profis anderer Berufe zusammenge-
tan, wie es eben seiner Profi-Einstel-
lung entspricht. Mit dem Techniker
Dr. Indra, dem Journalisten Völker und
dem Fotoreporter Finck hat er dieses
Werk in gewissenhafter Arbeit zu-
sammengestellt. Das Autorenteam hat
sich bemüht, das Buch nicht ins Nüch-
tern-Technische abgleiten zu lassen,
daher wird auch mit einem „Mensch-
lichen“ Kapitel begonnen — mit der
Wiedergabe eines stundenlangen
Gesprächs, das den Menschen Lauda
auslotet, das von seinen Privilegien
und seiner Gehetztheit handelt, vom
Stress und der Brutalität des Sich-
nach-oben-Kämpfens, von der Rolle
Mariellas in seinem Leben bis zu den
Einflüssen seiner Erziehung und den
Gefühlen gegenüber Jochen Rindt.

Aus den Gedanken, die Technik zum
Leben zu bringen, ist zwangsläufig
das Berufsbild des Formel-1-Piloten
geworden. Wie geht die Arbeit in
dieser Branche vor sich? Erst die
Kenntnis des technischen Back-



grounds läßt viele Szenen, die vor
dem Fernsehschirm kaum (oder nur
falsch) erklärlich sind, verständlich
werden.

Man weiß, wie sehr der technische
Intellekt Niki Laudas an seinen Erfol-
gen mitbeteiligt ist. Er ist daher der
ideale Mann, um ein Standardwerk
über die technischen Hintergründe
und Zusammenhänge seines Sports
zu schreiben.

Dieses Buch ist keine Helden-Sage,
es ist kein Buch über Niki Lauda,
sondern die Erklärung seines Berufs-
lebens. Lauda hatte das Gefühl, es
müßte für alle Motorsportfreunde,
die immer hörten „Wir haben mehr Flü-
gel gegeben und weniger Vorspur, wir
haben dies getestet und jenes...“,
interessant sein, einmal ganz genau
zu erfahren, was hinter dem ganzen
technischen Kram steckt.

Dabei wurde besonderes Augenmerk
auf die Illustration des Buches ge-
legt. Jedes Detail, von dem Lauda in
seinem Buch spricht, ist im Bild dar-
gestellt und direkt bei der jeweils
passenden Textstelle platziert. Bei
einem Großteil der 80 Fotos handelt
es sich um Bilder, wie man sie wohl
nur schießen kann, wenn der Fahrer
selbst die entsprechende Arbeitser-
laubnis bei seinem Rennstall einholt.

**256 Seiten, reich bebildert, 16 Seiten
vierfarbig, Leinen DM 38,—**

FIA

**AUTOMOBILSPORT-
JAHRBUCH**

1976

**Das aktuelle Jahrbuch mit allem
Wissenswertem aus dem Renn-
sport**

Das komplette und offizielle
Nachschlagewerk über alles Wis-
senswerte des Automobilsports:
Internationale Rennstrecken und
Bergkurse (mit Plan und Daten).
Adressen von Rennwerkstätten,
Renndiensten usw. Sie finden
außerdem eine Liste mit den
nationalen und internationalen
Veranstaltungen und vieles mehr.

**328 Seiten, über 385 Abbildungen,
stabiler Plastikeinband
DM 28,—**

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehör-
handel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestell-
schein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von
„Motorbuch Stuttgart“. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestel-
len Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR
BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · T. 04 29 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,— portofrei. Versandkosten europ.
Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

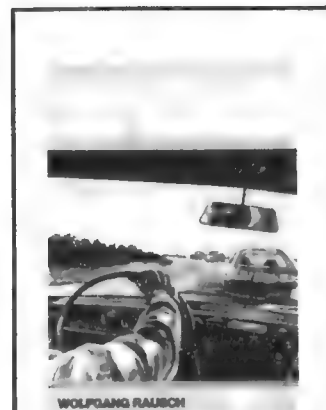
Name

Straße

Ort (PLZ)

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand
Stuttgart

ams 5/78



WOLFGANG RAUSCH

Wolfgang Rausch
**HOHE SCHULE DES
FAHRENS**

Wer einmal die unglaublichen
Fahrkünste der Renn-
und Rallyestars bewundern konnte,
ist geneigt, an Hexerei zu glauben.
Die perfekte Beherr-
schung eines Autos ist jedoch
keineswegs „Schwarze Ma-
gie“, sondern basiert auf allge-
meingültigen physikalischen
Gesetzen. Dieses Buch vermit-
telt Ihnen allerlei Tricks und
Hilfsmittel aus dem Erfah-
rungsschatz der aktiven Sport-
fahrer.

**184 Seiten, 66 Abbildungen,
Leinen DM 18,—**

Jedes Jahr werden die Autorennen von den Zuschauern verfolgt. Was haben sie eigentlich getan, daß man ihnen unentwegt nachstellt? Hat einer schon mal ein Rennen erwischt?



Schlechte Bremsen sollte man nicht mit Insektenspray bekämpfen.



A propos Gegensteuern: Kennen Sie jemand, der für Steuern ist?



Den Sicherheitsgurten geht es recht komfortabel. Neuerdings haben sie sogar gesetzlichen Anspruch darauf, getragen zu werden.

Ca(r)lauer

Gesammelt von
Bernie Sigg.

Kennen Sie den Unterschied zwischen einem Formel 2-Rennen auf dem Hockenheimring und einer Antilope? — Das Rennen hat zwei, die Antilope hingegen vier Läufe.



Wie wäre es, wenn Schlagersänger anstelle von Platten einmal aufgepumpte Reifen besingen würden?



Warum eigentlich sind Scheinwerfer nicht zu den Olympischen Spielen zugelassen?



Ein Motorradfahrer, der sich in die Kurve legt, ist selber schuld, wenn er überfahren wird.



Wenn es doch endlich einen Schneider gäbe, der Anzüge aus Treibstoff nähen könnte.



rolf lohbergs

treff•punkte

Wo 10000 Leute laufen und Farah Diba Urlaub macht.

Interessante Leute trifft man überall — besonders aber bei ausgefallenen Reisen. Bei einer Kreuzfahrt per Segelschiff zum Beispiel. Etwa auf der „Ariadne“, die zwischen den Karibischen Inseln segelt. Diese „Ariadne“ mit ihren 480 Bruttoregistertonnen ist eine schmale und zierliche, aber keine junge Dame mehr: 1909 wurde sie gebaut, 1974 modernisiert (unter behutsamer Schonung ihres romantischen Charakters), und nun fährt sie unter der Flagge von Panama und einem Käpt'n aus Deutschland, gechartert von *Seetours International*. Vierzehn Tage — ab und bis Frankfurt — kosten knapp 4000 Mark.

Kenner wissen, in St. Moritz ist es in diesem Winter ruhig, ruhiger als sonst jedenfalls. Das pflegt so zu sein in den Jahren, in denen anderswo große sportliche Veranstaltungen stattfinden. Heuer waren es die Olympischen Winterspiele in Innsbruck, die St. Moritz die High Life Show stahlen. Nicht einmal Farah Diba wird sich im Engadin sehen lassen. Frau Schah machte schon Skiferien: zehn Tage in den französischen Alpen, in Val d'Isère. So unauffällig, daß selbst die dortigen Fremdenverkehrsleute erst nachträglich davon erfuhren. Aus den Zeitungen. In St. Moritz geht es also in diesem Jahr mehr um die Skier als um Après. Und um handfesten Sport. Am 24. und 25. März wird das 9. Internationale Frühjahrs-Eisstock-Turnier ausgetragen. Der Höhepunkt für Skilangläufer liegt auf dem 14. März. Da gibt's den Engadiner Marathonlauf, diesmal von Zuoz organisiert. Ein Volksfest — ob man mitmacht oder bloß zuschaut. Die Strecke von Maloja bis Zuoz ist 42 Kilometer lang. 10 000 Läufer haben sich schon angemeldet. 9000 werden es — aller Erfahrung nach — bis Zuoz schaffen.

Helmut R. Voss, bärtiger Chef von *Voss & Laun* in Frankfurt, der vor Jahren als erster von der Bundesrepublik aus „Fly and Drive“ als Urlaubsprogramm praktizierte und heute der Größte in der Vermietung von Camping-Fahrzeugen ist, vermittelt jetzt auch in Südafrika Wohnwagen, und zwar erfreulich preiswert. Allerdings sind die Motorhomes auch nicht so mächtig und komfortabel wie beispielsweise in Kanada; am häufigsten findet man den bürgerlich-bescheidenen VW-Bus-Typ. Andere Wagen empfehlen sich nicht. Voss: „In Südafrika kann man große Camper nur durch die Großstädte fahren. Sie sind oft zu hoch und zu unbeweglich für die abenteuerlichen Landstraßen.“

Die Abenteuer-Reisen der Reiseveranstalter werden immer abenteuerlicher. Der ADAC schreibt gegenwärtig Fahrten durch afrikanische Wüstengebiete aus. Man reist zu acht Personen im Geländewagen: 100 PS. 8 Vorwärtsgänge, Treibstoff für 2500 Kilometer.

Die *Sabena* empfiehlt Zeltsafaris in Kenia. Die Zelte sollte man sich indes nicht allzu primitiv vorstellen; sie haben Dusche und Toilette. Eine vierzehntägige Zelt-Rundreise durch die Tier-Reservate kostet (ab und bis Brüssel) 3765 Mark.

„Das wilde Schnorcheln des Motors“

Wie Autos im Jahr 1900 getestet wurden.

Kaiser Wilhelm motorisierte sich erst 1903, Pferde fand er feiner. Sein Onkel Edward, König von England, hatte schon 1893 die erste Autofahrt genossen – auf dem Dampfwagen eines französischen Schokoladenkönigs in Bad Homburg – und töpfte ab 1898 auf eigenen Rädern. So waren Autos bei britischen Gentlemen früher gesellschaftsfähig als bei den deutschen Freiherren von Pitzenflitz, und im englischen „Badminton Magazine of Sports and Pastimes“ erschienen schon um 1900 Autotests zwischen Artikeln über Golf und Gänsejagd.

Der Tester war Claude Johnson, ein junger Mann mit Nerv für Technik wie für Freunde, die ihn ihre Autos fahren ließen, denn Testwagen waren noch nicht vorgesehen. Mancher Freund war Importeur: Johnson kam auch bei Fabrikanten und im Sport herum und ging schließlich in die Automobilgeschichte ein, denn er wurde Geschäftsführer bei seinem Freund C. S. Rolls, dem dritten Sohn des Lord Llangattock. Gemeinsam heuerten sie einen Fabrikanten für das perfekte britische Auto an: H. F. Royce. Nach dem Tod von Rolls 1910 und der Invalidität von Royce 1911 führte Claude Johnson die Firma durch Jahrzehnte.

Im „Badminton Magazine“ testete er mit besonderem Blick für Qualität und Kosten. Einige Themen von 1904: „Der wunderbare Mercedes, des reichen Mannes Motorwagen“ – „Einige moderne Mittelpreis-Wagen“ oder: „Drei Niedrigpreis-Motorwagen“. Der reiche Mann mußte 2500 Pfund investieren, Mittelpreise lagen um 1000 Pfund, Niedrigpreise für einigermaßen ernst zu nehmende Modelle nicht unter 600 Pfund – immer noch mehr als das Jahresgehalt eines Ingenieurs.

Bei Johnsons Tests ging es recht lyrisch zu: „Man kann sagen, daß der feine Mercedes zuerst gelehrt hat, wie man das wilde Schnorcheln des Motors in ein schönes Schnurren verwandelt, das – wenn überhaupt zu hören – eine Freude für die Ohren von Mensch und Tier ist.“

Und weiter: „Geschmeidig folgt die ‚Lady Mercedes‘ der Hand des Meisters, nein, laßt uns sagen: ihres Geliebten. Leichtfüßigkeit bestimmt ihren Charakter: Eben noch



Graf Zborowski fuhr seinen Mercedes zu kühn und fand den Tod.

mußte der Wagen dem Pferdetrott einer Droschke folgen, dann beschleunigt er auf sanftes Gasgeben unvergleichlich, seine Form zerschneidet den Wind mit wachsender Geschwindigkeit, und wenn der unerfahrene Passagier glaubt, der Gipfel sei erreicht, legt der Fahrer erst den vierten Gang ein, der bis zu unglaublichen 80 mph führt – fast 130 km/h, und das bei einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 mph.

„Es wäre töricht anzunehmen“, fährt der Tester fort, „daß die 20 mph genau befolgt würden.“ „Zu Fuß quälten wir uns die Berge hin-

auf, beim Fahrrad haben wir mühselig die Pedale getreten, die Eisenbahn schafft es schnaufend und mit Vorspannmaschinen, das Pferd wird strapaziert, doch mit diesem Wagen hat sich all dies geändert; wir suchen die Berge, um sie wie im Flug zu bezwingen.“

Doch „wer mit meiner Lady sorglos oder nervös umgeht, dem bringt sie Schrecken und Zerstörung“. Johnson hatte einen Freund, den Grafen Zborowski, „der im Pferdesattel bei der Fuchsjagd so furchtlos wie im Automobilsport gewesen war“, in seinem Blut neben dem zerstörten Mercedes liegen sehen. Er selbst hingegen hatte das ungetrübte Vergnügen gehabt, eins dieser Luxusgefährte von Nizza über Paris nach Stuttgart zu fahren.

Prüffeld für Leistung und Qualitäten waren meist die Bergprüfungen, zumal Flachrennen in England wegen des Tempostops unmöglich waren. Hier mußten sich nicht zuletzt die billigen leichten Wagen bewähren, die Claude Johnson nicht unfreundlich beurteilte: „Vergessen wir für den Augenblick die prinzipiellen Mängel, die sich aus Art und Ausführung des kleinen Oldsmobile ergeben, so kann ich mir doch viele Stunden der Entspannung auf diesem leisen leichten Wagen vorstellen.“

Beim Vergleich der 1000-Pfund-Mittelklasse achtete Claude Johnson auf Geräusch und sauberen Übergang, verteidigte langen Radstand gegen den Einwand verringerter Wendigkeit, fand bei der Marke F.I.A.T. vernünftig, daß der Mercedes offensichtlich kopiert wurde und plädierte für Sechszylinder. So entstand das Konzept des Rolls-Royce Silver Ghost mit der „Lady“ als Kühlerfigur. Paul Simsa

Männersachen

Vom Fallschirmspringerstiefel bis zum Bohrschrauber.

Geruch- und geräuschlos strahlt der Bio-Ionisator von Körting pro Sekunde fast eine Milliarde negativer Ionen – also aufgeladener Luftmoleküle – ab. Dies wirkt sich neben anderem auch auf den Sauerstoffgehalt des Bluts aus – Schlafstörungen werden behoben, Reizbarkeit und Depressionen durch Tiefdruckwetter oder Föhn nehmen ab. Das wissenschaftlich noch nicht erklärte Phänomen wird in Ostblockländern längst praktisch angewandt: Olympiasportler der DDR und der UdSSR schlafen in ionisierten Räumen, um ihre Leistungskraft zu erhöhen. Zusätzlich soll das mit einer elektronischen Uhr kombinierte Gerät Staubteilchen und Bakterien in der Luft reduzieren. Vertrieb: Versandhaus Neckermann, 6 Frankfurt. Preis: 179 Mark.



Ein Staubsauger für Schallplatten ist das jüngste, aber auch anspruchsvollste Pflegezubehör für die empfindlichen schwarzen Scheiben. Der Arm des patentierten „Groovac Vacuum Cleaner“ wird auf das Abspielgerät gesetzt und läuft synchron zur Platte mit; dank seines niedrigen Auflagegewichts von 0,6 Gramm erlaubt er die Verwendung eines derart feinen Haarpinsels an der Spitze, daß er nicht mehr über, sondern in den Rillen wischen kann und so selbst winzige Staubpartikel aufstößt. Das mit einem Schlauch verbundene externe Speisegerät enthält den mit Netzstrom betriebenen Motor für den Saugmechanismus. Vertrieb: Jochen Räke, Krefelder Wall 36, 5 Köln 1. Preis: um 210 Mark.



Mondlandungen spielerisch durchrechnen, aber auch komplizierte Kurvenanpassungen einer Potenzfunktion lösen – diese und 52 weitere Programme erledigt der wissenschaftliche Taschenrechner HP-25 in Sekundenschnelle. Der komplette Aktionsbereich des programmierbaren Geräts, das eher einem Computer als einem herkömmlichen Rechner ähnelt, ist in zwei taschenbuchdicken Anleitungen niedergelegt. Bei bestimmten Spielprogrammen reagiert der HP-25 fast menschlich: Füttert man ihm mathematisch unzulässige Operationen ein, blinkt er „Irrtum“ zurück; wird er rechnerisch geschlagen, so räumt er ein: „Ich habe verloren“. Vertrieb: Hewlett-Packard, Berner Straße 117, 6 Frankfurt 56. Preis: um 650 Mark.



Automatisch dem Lichteinfall paßt sich die Colormatic-Sonnenbrille „Grado“ von Rodenstock an. Bei gleißender Helligkeit verdunkeln sich die Gläser bis zu 65 Prozent Lichtdämpfung, bei Kunstlicht nehmen sie eine schwache Tönung an. Nimmt die Lichtintensität ab, wird das Glas wieder hell. Die Brille ist federleicht und hat dünne Bügel, um den Sehwinkel nicht zu beeinträchtigen. Hersteller: Optische Werke Rodenstock, 8 München 5. Preis: um 120 Mark.

REISESERVICE AFRIKA

Ostafrika Safari Rallye - Materialschlacht in der Steppe.
Reisetermin 10. 4. - 26. 4. 1976.



Hautnah die härteste Rallye der Welt erleben. Unterwegs mit den Service-Teams der 3 Rallyewagen des Opel-Eurohändler-Teams.

16 Tagesreisen für Motorsportler nach Nairobi zum Treffpunkt der Internationalen Rennsportelite und Sportpresse. Flug mit KLM nach Nairobi. Aufenthalt mit Übern./Frühst. in Hotel mit Swimmingpool. 4 Tage und Nächte Rallye Safari im VW-Bus oder Landcruiser mit Picknickausrüstung. 5 Tage „Staubspülen“ in der Leisuredodge am schönsten Strand Kenias mit Vollpension.

Preis pro Person im Doppelzimmer
Einzelzimmerzuschlag
Verlängerungswoche Leisuredodge

DM 2707,-
DM 210,-
DM 368,-

Information und Buchung:

CRC, Parzivalstraße 6, 8000 München 40, Telefon 0 89/36 65 52

Die automatische Sonnenbrille



Die phototropen Gläser passen sich automatisch den jeweiligen Lichtverhältnissen an. Der hochelastische Rahmen aus Metall in den Farben Mattschwarz, Stahlgrau, Braun ist sehr leicht und paßt sich jeder Kopfform an.

Ich bestelle hiermit zum Preis von DM 49,50 gegen beiliegenden V-Scheck () durch Nachnahme-Versand + NN-Kosten ()

Name:

Adresse

Modell-Nr. 100 Farbe:

OPTIK-VERSAND - POSTFACH 1352 - 7530 PFORZHEIM

Versand durch V-Scheck oder Nachnahme + Nachnahme-Kosten

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval“ (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare“ (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen



2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 82, Eberstraße 80

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN

mit ABE lieferbar für:

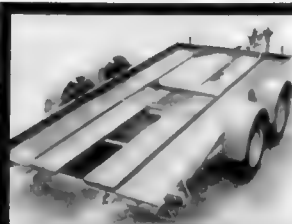


ALFETTA
ALFETTA GT



Fordern Sie unser Angebot an!
Es lohnt sich!

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Rellingen,
Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 05 000



AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3295,- inkl. MwSt.
Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger, ein- und doppelachsige. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
784 Kehl-Lautersheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Zum Glück gibt's
Österreich
Kupon

Trauen Sie sich jetzt nach Österreich?

Wenn an der Grenze nichts los ist und Sie ohne Aufenthalt weiterfahren können. Wenn auf den Straßen nichts los ist und Sie das Tempo bestimmen. Wenn in den Museen nichts los ist und Sie allein mit Breughel oder Klimt sind. Wenn an den Theaterkassen nichts los ist und Sie ohne Schwierigkeiten Karten bekommen. Wenn Sie im Gasthof nicht nur mit Ihren sondern auch mit unseren Landsleuten zusammensitzen.

Trau'n Sie sich jetzt nach Österreich!
Dann werden Sie stark begeistert sein.

Österreich - weil Frühling ist.

Schicken Sie uns den Kupon. Zum Planen gibt's gratis die Straßenkarte „Österreich individuell“ Österreichische Fremdenverkehrswerbung
2 Hamburg 13, Tesdorpfstraße 19, Tel.-Nr. (040) 410 20 13
6 Frankfurt/Main, Roßmarkt 12, Tel.-Nr. (0611) 29 36 73

Ihr Name _____

Ihre Adresse _____

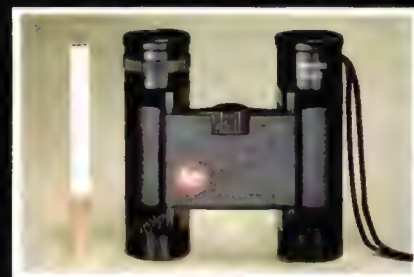
Auch Austrian Airlines und Ihr Reisebüro informieren Sie gerne.

GC&Cie

A1



Handlich wie eine Zigaretten-schachtel ist das Trinovid-Fern-glas, das zusätzlich über der Mittelachse zusammengeklappt werden kann. Das einstellbare Okular besitzt einen Dioptrien-ausgleich, um unterschiedliche Sehschärfen zu egalisieren. Die Scharfeinstellung des nur 180 Gramm schweren Glases erfolgt über einen zentralen Mitteltrieb. Bei achtfacher Verstärkung ha-ben die Objektive einen Durch-messer von jeweils 20 Millime-tern. Die Schliffpräzision ist auf Bruchteile von Millimetern ge-nau berechnet, um eine opti-male Lichtstärke zu erzielen. Als Zubehör ist jeweils ein wei-ches und ein festes Etui liefer-bar. Hersteller: Ernst Leitz GmbH, 6330 Wetzlar. Preis: um 270 Mark.



Ohne lästigen Netzanschluß arbeitet der Bohrschrauber 2002, der seine Energie aus unbegrenzt wiederaufladbaren Nickel-Cadmium-Zellen bezieht; sie reicht aus, um etwa 125 Löcher zu bohren. Dank niedriger Drehzahl und eines prak-tischen Links-Rechts-Umkehrschalters erlaubt das Gerät außer Bohren auch das Ein- und Ausdrehen von Schrauben und Gewindeschneiden. Dabei reicht die Schraubleistung bis 25 Millimeter Tiefe, die Bohrleistung bis zehn Millimeter (in Holz). Bohrer, Schraubendreherklingen und das Ladegerät können in einem Extrafach der Jeans-Tragetasche untergebracht werden, die jedem Exemplar beige-packt wird. Vertrieb: Skil-Deutschland GmbH, Aachener Straße 313, 5 Köln 41. Preis: um 165 Mark.



Was bisher als Privileg tapferer Feld-herren, kluger Erfinder oder verdienster Staatsmänner galt, kann sich jetzt jeder selber antun: die Ehre einer eigenen Straße. Das in Email ge-brannte und original gewölbte Schild läßt sich mit dem eigenen, einem fremden oder auch einem erfundenen Namen bedrucken; bei mehr als zwölf Buchstaben muß ein Aufpreis ent-richtet werden. Vertrieb: Harlekin Geschenke, Wandersmann 62, 62 Wiesbaden. Preis: 60 Mark.



Für strapazierte Fußgänger eigen-sich die in vielen europäi-schen Armeen benutzten echten Fallschirmspringerstiefel. Das Oberleder des wahlweise in schwarz oder braun erhältlichen Modells besteht aus weichem Boxcalf, Kappe und Ferse sind verstärkt, der bequeme Innen-schuh ist durchgehend lederge-füttert. Die stark profilierte Hart-gummisohle läßt sich mit einigen Schrauben am Stiefel befestigen und kann somit auch von Laien ausgetauscht werden. Das Fuß-bett ist orthopädisch perfekt ausgeformt und ermöglicht ermüdungsfreies Wandern im Ge-lände oder gar Kraxeln im Gebirge über längere Zeit. Vertrieb: Textil-Picht, Joh.-Seb.-Bach-Str. 1, 633 Wetzlar. Preis: 95 Mark.

Komplett-Caravans zum günstigen Preis: Die neuen t.e.-Caravans.



Mit spitzem Bleistift kalkulierte Werksnettopreise – komplette Ausstattung mit Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw. ohne Aufpreis – viele praktische Details, die sonst kaum zu

finden sind: Die t.e.-Caravans der Serie '76 sollten Sie sich unbedingt ansehen. Es lohnt sich. Lassen Sie sich zuerst den kostenlosen Farbkatalog mit der Adresse der nächsten

t.e.-Werksniederlassung kommen.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim, Kölner Straße 37
Tel. (0208) 485051



FKK URLAUB '76

GESUNDHEIT, SPORT
UND GUTE LAUNE

Erholen Sie sich an ruhigen Stränden, tummeln Sie sich im kristallklaren Wasser, trimmen Sie sich bei Sport und Spiel, bräunen Sie nachlos in strahlender Sonne.

● Ein gesunder Urlaub, der Spaß macht – Sie wohnen immer am Strand, elegant oder rustikal – (zu Preisen, die Sie sich leisten können)

● Rufen Sie uns an!

06032-8987

OBONA Hauptverwaltung:
Ein geschultes Team wird Ihnen alle Fragen beantworten.

● Unsere individuelle Information ist für Sie Urlaubsgarantie!



Fordern Sie unseren großen Farbkatalog AM4

OBONA-REISEN Postf. 1449
6350 Bad Nauheim

WIKING



Sportschlauchboote
für alle,
die das Wasser lieben
5 Typen –
85 Möglichkeiten

☐ Urlaubsfahrt ☐ Wasserski
☐ Langfahrt ☐ Segel
☐ Küste ☐ Motor stark ☐ leicht
☐ binnen ☐ Pers. ☐ PS
ankreuzen, mit Absender an Wiking.
Informationsmappe kommt unverbindlich.
Besuchen Sie uns auch am Wochenende.
352 Hofgeismar 20 Tel. 05671-2027/8

Besuchen Sie uns auf der BSF in Berlin vom 28. 2. – 7. 3. 76



Dethleffs '76

Der Dethleffs-Start
in die
neue Saison

Noch schöner, noch
attraktiver, noch
preiswerter die Caravans
der Saison 1976!

z. B. Camper Luxus 390 nur DM 7295,- (ampl. Preis)
einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Geteilte
Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ●
el. Wasserversorgung und vieles mehr!
Fordern Sie gleich kostenlos Farbkatalog an!

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B

SPORT MUHL bringt 1976:



Vom Motorboot ab 2,4 m
bis zum Kajütkreuzer 9,3 m.
Weltgrößter Hersteller

REINELL



Alleinimport: SPORT MUHL
351 Hann.-Münden - ☎ 05541/8045
3-Flüsse-Stadt bei Kassel.
Großes Lager an Gebrauchts-
objekten u. Gelegenheiten.
Ständige Bootausstellung,
sonn- u. feiertags geöffnet.
Beratung 11-13 Uhr.

Glastron

Qualitäts-Boote
31 Modelle

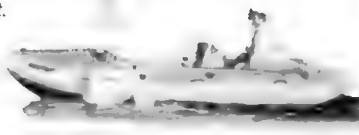
Bootsimport B. Tibus
3422 Bad Lauterberg/Odertal
Tel. 05524/3805

Segeln, Wasserwandern, Wasserski. Ihr ZEPHYR-Boot bietet alles perfekt - aber ohne Liegeplatz-Problem.

Urlaub am Wasser, und dann ohne Boot? Nie wieder! Zephyr-Boote brauchen keinen Liegeplatz und reisen im Kofferraum oder auf dem Autodach. Problemlos. Und Zephyr-Sportschlauchboote bieten jeden Bootssport perfekt. Sie kommen aus Deutschlands größter und ältester Schlauchbootwerft. Das bedeutet: Garantie für Qualität und Sicherheit.

zephyr

DSB – die Spezialisten für Schlauchboote seit 1931!



Alles über
Sportschlauch-
boote im großen
Zephyr-Prospekt.

Gratis-
Gutschein

für den großen farbigen
Zephyr-Bootskatalog

Y
db

Deutsche Schlauchbootfabrik
Hans Scheibert
D-3457
Eschershausen
Postfach A 5
☎ (05534) 551

Continental

Von der Piste auf die Straße?

Automobilsport heute und sein Einfluß auf das Serienauto.

Von Harald Kaiser

Porsche Vorstandssprecher Dr. Ernst Fuhrmann machte es deutlich: „Für die weitere Entwicklung des Automobils ist der Motorsport nicht mehr notwendig. Denn alle Elemente können auf Testmaschinen oder -strecken komplett entwickelt werden.“

Dennoch sieht der Vorstandssprecher der renommierten schwäbischen Sportwagenfirma, die sich seit Jahrzehnten aktiv am Rennsport beteiligt, auch durchaus Vorteile in einem Motorsport-Engagement: „Als Orientierungshilfe ist der Sport auch heute noch nützlich

und zur Detailverbesserung am Auto sowie zur Schulung junger Ingenieure weiterhin vorteilhaft.“

Indes: Zur Orientierungshilfe degradiert und lediglich als Durchlaufstation für die Schulung junger Ingenieure am

Über den Motorsport kamen viele Details in das Serienauto von heute, so zum Beispiel:



Sicherheitsgurt



Transistor-Zündanlage



Turbolader



Innenbelüftete Bremse



Heckspoiler



Motorsport heute

Leben gehalten, ist der Sport mit Automobilen längst zu teuer geworden. „Wir betreiben Motorsport vor allem, weil es uns Spaß macht“, argumentiert Fuhrmann. „Außerdem ist die Auseinandersetzung der Kombination Mensch und Maschine eine interessante und erfreuliche Bereicherung unserer Erfahrung.“

Vor allem aber sind es Image-Gründe, die Porsche am Motorsport teilnehmen lassen. Auch wenn die Kaufleute mehr die konventionelle Werbung schätzen, steht unzweifelhaft fest, daß sich Rennsieg kommerziell auszahlen. Gerade für einen Sportwagenhersteller wie Porsche ist es aus Image-Gründen wichtig, Erfolge im Motorsport vorweisen zu können.

Ähnlich ist die Situation der anderen deutschen Autohersteller, die sich im Rennsport engagieren. Die Ausnahme bildet Daimler-Benz. Die Marke mit Stern, die in der Vergangenheit ein großes Stück deutscher Motorgeschichte geschrieben hat, beteiligt sich schon lange nicht mehr an Rennen.

Professor Hans Scherenberg, Chef der Entwicklung bei Mercedes, präzisiert die Gründe dafür: „Die ehemals unter dem Anreiz des sportlichen Ehrgeizes entwickelten Neuerungen dienten allgemein dem Fortschritt im Automobilbau, und das Prüffeld Rennstrecke zeigte deutlich die Grenzen der Strapazierfähigkeit der verschiedenen Bauteile und Aggregate auf.“

Mittlerweile werden an den Tourenwagen aber auch Ansprüche gestellt, die für den Rennbetrieb nur untergeordnete oder gar keine Bedeutung hatten. Zum Beispiel guter Komfort, niedriger Preis oder geringer Kraftstoffverbrauch. Die Entwicklung begann daher auseinanderzulaufen und spezialisierte sich zunehmend. Das führte dann dazu, daß die Wettbewerbsfähigkeit von Renn- und Sportwagen sehr teuer erkauft werden mußte.

Deshalb halten wir es unter den gegenwärtigen Voraussetzungen für sinnvoller, unser Wissen und die zur Verfügung stehenden Mittel im Interesse unserer Kunden direkt für das Produkt einzusetzen.“

Auch wenn sich Daimler-Benz aus grundsätzlichen Erwägungen nicht

mehr am Rennsport beteiligt, so besteht kein Zweifel, daß der Rennsport die Entwicklung des Automobils wesentlich forciert hat. Schon allein der Druck des sportlichen Vergleichskampfes erzwang ingeniöse Glanzleistungen, die anschließend dann auch bei der Konstruktion der Serienautos berücksichtigt wurden.

Fest steht beispielsweise, daß der Sicherheitsgurt, zunächst nur im Flug-



Prüfstein Rennstrecke: Über den Wert des Motorsports für die Weiterentwicklung des Serienautos gibt es heute unterschiedliche Auffassungen.

zeug verwendet, erst über den Einsatz im Rennwagen ins Alltagsauto kam. Auch die Forderung nach besseren Scheinwerfern (Halogenlicht) tauchte erstmals im Automobilsport auf; heute sind Halogenlampen für jedes Auto zu haben – entweder serienmäßig oder gegen Aufpreis.

BMW testet derzeit im Renneinsatz ein Anti-Blockier-System: Hans Stuck fuhr 1975 mit dem von der Alfred Teves GmbH und Teldix entwickelten Blockierverhinderer wesentlich sicherer und auf dem Nürburgring schnellere Rundenzeiten als mit der herkömmlichen Bremsanlage.

Die Früchte dieser Probefahrten erntet letztlich der normale Autofahrer, der nach einer entsprechenden Entwicklungszeit solch ein Anti-Blockier-Gerät in sein Auto wird einbauen können. Im Gegensatz zu Professor Scherenbergs Auffassung erklärte BMW: „Nirgendwo, auf keinem Prüfstand der Welt, können solche extremen Belastungssituationen simuliert werden, wie sie sich im Renn-einsatz zwangsläufig ergeben.“

Bei BMW ist das motorsportliche Engagement ähnlich gelagert wie bei Porsche. Zwar bauen und verkaufen die Münchner keine reinen Sportwagen wie Porsche, schwimmen aber dennoch auf der sportlichen Welle und versuchen, dieses Image durch Teilnahme am Motorsport nachhaltig zu unterstreichen.

Einen Beweis dafür, daß der Motorsport Wegbereiter für geschäftlichen Erfolg sein kann, sehen die Bayern auf dem amerikanischen Markt: „Bis zur Gründung unserer Tochtergesellschaft BMW of North America 1975 war unser Bekanntheitsgrad in den Staaten gleich Null. Allenfalls kannte man die Marke BMW durch die schweren Motorräder. Beispielsweise galten die Buchstaben BMW drüben lange Zeit als Abkürzung für British Motor Works. Nachdem wir uns aber mit einigem Erfolg an der amerikanischen IMSA-Meisterschaft beteiligten, kannte uns jeder, und auch der Verkauf lief an. Unsere Tochtergesellschaft ist uns für diese Art von Verkaufsförderung dankbar“, sagte BMW-Sportpressesprecher Kalli Hufstadt.

Aber nicht nur geschäftlichen Nutzen kann Motorsport dem jeweiligen Unternehmen bescheren, auch technische Grundlagenforschung ist mit ihm verbunden. Wieviel allerdings von den im sportlichen Wettbewerb gewonnenen Erkenntnissen den Serienmodellen zugute kommt, hängt von der Bereitschaft des Herstellers ab, aufwendige Konstruktionen über den Bereich der publikumswirksamen Sportbeteiligung hinaus zum Serienstandard zu machen.

Der Überrollbügel ist nur ein Beweis für den Pioniercharakter, der dem Motorsport zukommt: Nach anfangs eher komischen Konstruktionen, die bei einem Überschlag die Fahrzeugzelle intakt halten sollten, ist nunmehr in jedes moderne Automobil ein „Überrollbügel“ in den Dachaufbau hineinkonstruiert. Den Anfang machte Porsche seinerzeit mit dem Targa, der

aufgrund seines stabilen Bügels als „überroll sicher“ galt.

Tradition verpflichtet. Deshalb geht es BMW ähnlich wie Porsche. Mitten in die Ölkrise hinein wurde 1973 die BMW Motorsport GmbH gegründet, der die Fachwelt damals wenig Überlebenschancen einräumte. Zu Unrecht: Der Personalstand wuchs mittlerweile um 100 Prozent auf 90 Mitarbeiter an. Diese eigens für den Sport gegründete Gesellschaft deckt sämtliche Aktivitäten von BMW in dieser Richtung ab.

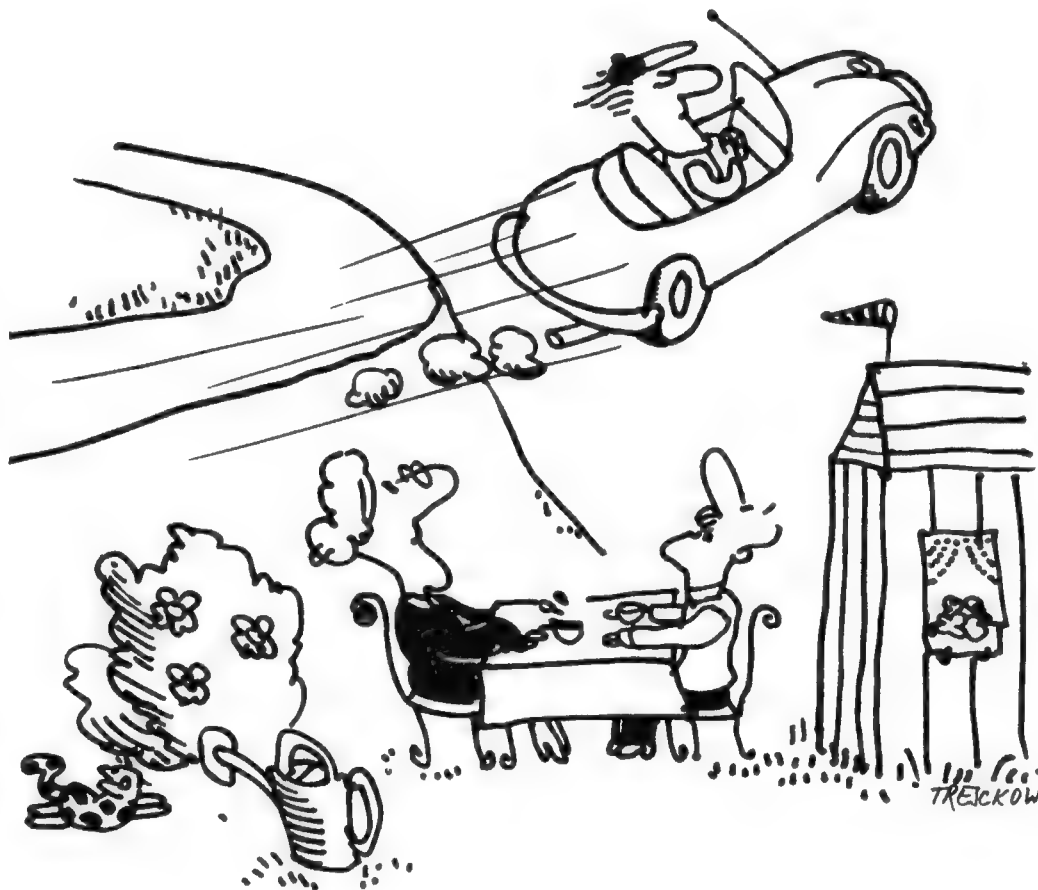
Bereits vor Porsche machte BMW den Turbolader serienreif: 1969 war der 2002 turbo als reine Rennentwicklung gebaut worden, 1973 wurde er zur IAA als Serienmodell präsentiert. Für die Formel 2 entwickelten die Ingenieure der weißblauen Marke einen neuen Zylinderkopf, der bei besserer Gemischaufbereitung und dadurch besserer Füllung des Brennraumes höhere Leistung bei größerer Wirtschaftlichkeit brachte. Auswirkung auf die Serie: Der 2002 tii mit 130 PS war ein besonders wirtschaftliches Auto.

„Ich bin davon überzeugt“, sagte BMW-Sprecher Hufstadt, „daß wir in zehn Jahren feuersichere Gumm tanks in unseren Alltagsautos haben werden, wie sie bereits heute in Rennwagen verwendet werden.“ Daß man sich bereits auf dem Weg dorthin befindet, zeigen die Kunststofftanks, die schon verschiedentlich eingebaut werden.

Nirgendwo außer im Motorsport hatten und haben die Autotechniker soviel Freiheitsraum für Konstruktions spiele rei en. Nirgendwo sonst ist allerdings auch der Erfolgszwang so groß wie in diesem Bereich. Speziell der Rallyesport brachte Neuerungen, die heute bei Serienautos fast schon selbstverständlich sind. ▶

Jedes Auto aus zweiter Hand hat auch eine Straßenlage* aus zweiter Hand.

* Gleichgültig, wie gut erhalten Ihr neuer Gebrauchtwagen ist, er braucht neue Stoßdämpfer. Lassen Sie in Ihrer Werkstatt SACHS-Stoßdämpfer einbauen.



SACHS

Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt.
Stoßdämpfer für über 1000 Fahrzeugtypen.

Damit Sie auf der Straße bleiben.

Motorsport heute

Wischer für die Scheinwerfer beispielsweise sah man erstmals in den sechziger Jahren bei den damals erfolgreichen Mini-Cooper. Heute werden solche Wischer zusammen mit einer Waschanlage als Zusatzausrüstung für viele Autos angeboten. Wagen der oberen Preisklasse sind sogar serienmäßig mit den erstmals bei Rallyes eingesetzten Wischern ausgerüstet.

Auch heutige Serienreifen haben Rallyereifen einiges zu verdanken – die



Professor Dr.-Ing. Hans Scherenberg,
Chef der Entwicklung bei Daimler-Benz:

„Technische Fortschritte für die Serie sind vom Rennsport heute nicht mehr zu erwarten. Wir halten es daher für sinnvoller, unser Wissen und Geld direkt für das Produkt einzusetzen.“

Vielfalt der Gummimischungen, mit denen die Reifenhersteller experimentieren, sind eindeutig auf den Wettbewerbseinsatz zurückzuführen. Für die mittlerweile verbotenen Spikes gilt das gleiche: Erstmals wurden sie 1960 verwendet, als man bei Winter-Rallyes auf eisigem Untergrund nach schnellerem Fortkommen suchte.

Die Reifenfirmen präsentieren heute Produkte, die mit denen vor 30 oder 40 Jahren nicht mehr vergleichbar sind. Das ist eindeutig ein Mitverdienst des Motorsports. Hier wurde vielleicht der größte Fortschritt der letzten Jahrzehnte am Automobil erzielt. Vor allem

hat man zuerst am Rennwagen gelernt, den Reifen mit seinen elastischen Eigenschaften unter den verschiedenen Beanspruchungen nicht isoliert vom Fahrwerk, den Bewegungen des Rades, seiner Federung und Dämpfung zu betrachten. Besonders zu erwähnen sind die Gürtelreifen mit niedrigem Höhen-/Breitenverhältnis. Hier hat man bei den letzten Serienentwicklungen hohe Fahrstabilität und Sicherheit erreicht, ohne dabei Komfort einzubüßen.

Ein Abfallprodukt aus der Rennreifen-Entwicklung hat Dunlop anzubieten: Einen über Jahre hinweg rutschfesten und griffigen Straßenbelag, mit dem die englische Muttergesellschaft seit 1972 experimentiert. Ein eindeutiger Bezug zum Rennreifen ist bei den Hochgeschwindigkeitsreifen HR und VR (bis und über 210 km/h) zu finden. „Die größte Renn-Nähe weist allerdings der Motorradreifen auf“, erläutert Dunlop-Pressesprecher Georg Bohlender, „denn Unterschiede zwischen Serien- und Rennreifen bestehen beim Motorrad kaum noch.“

Was für den Reifenbau gilt, trifft grundsätzlich auch für heutige Automobile zu. Die Leichtbauweise etwa, die erstmals im Rennsport aus Gewichtersparnisgründen angewendet wurde, ist heute mehr oder weniger jedem Straßenauto eigen. Auch die Motorenentwicklung profitierte eindeutig vom Rennsport. Wenn sich auch konzeptionell am Otto-Motor wenig geändert hat, so wären doch die hochdrehenden Maschinen von heute kaum so standfest, wenn nicht der Rennsport die Basis gebildet hätte. Leichtmetallkolben oder auch -zylinderköpfe erlauben in Verbindung mit den jeweiligen Ölen relativ hohe Literleistungen hubraummäßig kleiner Motoren.

Gerade das für den Motor lebensnotwendige Öl erlangte durch den Einsatz im Automobilsport eine Qualitätsstufe, die ohne diese Prüfung unter extremsten Bedingungen wohl kaum so schnell erreicht worden wäre. Heutige Öle erlauben durchweg eine hohe thermische Belastung, hohe Drehzahlen und haben eine große Wärmeleitfähigkeit. Der Erfolg ist geringer Motorverschleiß bei gleichzeitig weniger Ölverbrauch und geringeren Verbrennungsrückständen.

Auch auf dem Gebiet der Autoelektrik war der Rennsport richtungweisend. Die kontaktlose Zündanlage, die 1965 erstmals von Bosch in den Porsche-

Rennwagen 907 eingebaut wurde, ist mittlerweile längst Seriedetail. Ihre Vorteile: einstellungskonstant und wartungsfrei – Faktoren, die heute selbstverständlich sind, aber vor zehn Jahren Rennmotoren wettbewerbsfähig machten.

Bei den Zündkerzen verhält es sich nicht anders. Allerdings leistete hier nicht der Autosport die Vorarbeit, sondern der Zweirad- zusammen mit dem Kartsport. Auch die heute oft noch als optische Spielereien angesehenen Spoiler an den Alltagsautos sind aerodynamische Anlehnungen an Entwick-



Jochen Neerpasch, Geschäftsführer
der BMW-Motorsport GmbH:

„Unser Motorsport-Engagement ist Stimulans für die automobiltechnische Weiterentwicklung. Darüber hinaus ist der Motorsport für uns aber inzwischen auch eine gewichtige Image-Komponente geworden.“

lungen aus dem Motorsport und haben sehr wohl ihren Sinn.

Die riesigen Front- und Heckflügel der Formel 1 und die keilförmigen Karoserien mancher Rennwagen haben keine andere Aufgabe, als das Auto bei hohen Geschwindigkeiten stärker an den Boden zu pressen. Ergebnis: Viele moderne Autos besitzen heute aus dem gleichen Grund zumindest einen Frontspoiler. Der ausladende Heckspoiler des Porsche turbo ist das spektakulärste Serien-Beispiel. Nicht zuletzt beeinflusste der Sport die Bremsen (innenbelüftete Scheiben) und die Stoßdämpfer heutiger Alltagsautos.

Etwas anders gelagert als bei BMW sind die Motorsport-Zielsetzungen bei den rheinischen Ford-Werken. Michael Kranefuß, Motorsportdirektor von Ford Europa: „Unsere Ziele sind ein Konglomerat aus Technik und Image. Wir wollen zeigen, daß Ford nicht nur Hersteller von Großserienfahrzeugen im üblichen Sinne ist, sondern daß man mit unseren Autos auch sehr gut Sport treiben kann. Vor allem dann, wenn die Voraussetzungen durch einen firmeneigenen Motorsportbereich wie bei uns sehr günstig sind.“

Man kann Motorsport-Erfolge nicht in einen unmittelbaren Zusammenhang setzen zu erzielten oder zu erzielenden Verkaufszahlen. Und ich glaube auch nicht, daß das jemals die Absicht bei uns gewesen ist. Aber es ist sicher, daß wir mit unseren Autos junge Leute ansprechen, die von exklusiven Sportwagen träumen, die sie sich aber nicht leisten können.“

Doch nicht nur der Reiz der technischen Weiterentwicklung läßt die Automobilfirmen am Motorsport festhalten. Neuerdings gibt es einen weiteren Aspekt: der Mensch im Zusammenwirken mit dem Automobil. Ermittlungen haben ergeben, daß die körperliche und seelische Verfassung des Fahrers der entscheidende Faktor für das Leistungsvermögen der Kombination Fahrer und Auto ist.

Die Beziehung zwischen Mensch und Maschine und die daraus resultierenden Probleme sind ein Aufgabenkomplex, den es zu bewältigen gilt. Die Erkenntnisse, die dazu nötig sind, gewinnt BMW beispielsweise bei Testfahrten und den Rennen ihrer Motorsport-Mannschaft.

**Weitere Sportberichte
ab Seite 161**



auf 2000 m

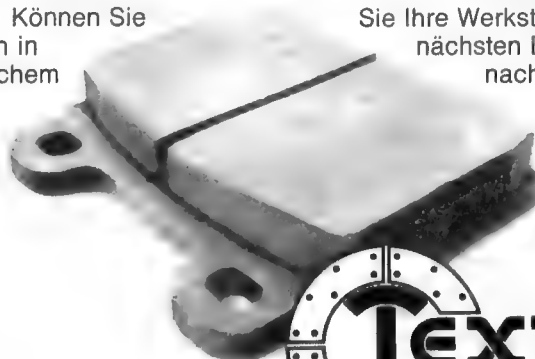
WILDHÜTER

Dazu können Sie sehr plötzlich werden: das ist dann der Augenblick, in dem es auf schnelle, sichere Bremsreaktion ankommt. Damit Sie und andere ohne Schaden nach Hause kommen.

Können Sie sich in solchem

Ernstfall auf Ihre Bremsen verlassen? Auf gute Beläge? Tun Sie, was große europäische Autohersteller und Millionen Autofahrer vor Ihnen taten:

Sichern Sie Ihre Bremsen durch Textar-Beläge. Fragen Sie Ihre Werkstatt beim nächsten Belagwechsel nach Textar.



Textar GmbH
Brems- und Kupplungsbeläge
509 Leverkusen

Tx 73/6

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet	Pontiac	Buick	Oldsmobile
Camaro LT, 2t., Cpe. US\$ 7455,-	Sunbird US\$ 7335,-	Skyhawk, S. Coupé US\$ 7470,-	Starfire Coupé, 2t. US\$ 7520,-
Camaro Sport Cpe., 2t. US\$ 6970,-	Le Mans, 4türig US\$ 6840,-	Skyhawk SR, Coupé US\$ 7750,-	Cutless Supreme, 2t. US\$ 7455,-
Monza 2+2, Cpe., 2t. US\$ 7335,-	Le Mans, Sport Coupé US\$ 6970,-	Century Hardtop S. 4t. US\$ 7455,-	Cutless Salon, 4türig US\$ 8510,-
Novo LN, 4türig US\$ 7200,-	Grand Le Mans, 4türig US\$ 7640,-	Century Regal, 2türig US\$ 7890,-	98 Regency, 4türig US\$ 11150,-
Malibu Sedan, 4türig US\$ 6900,-	Firebird Formula US\$ 7890,-	Century Regal, 4türig US\$ 8350,-	Tornado Custom Cpe. US\$ 9860,-
Malibu Classic, 4tür. US\$ 7335,-	Firebird TRANS AM US\$ 8510,-	Le Sabre, 2türig US\$ 7670,-	
Monte Carlo „S“, Cpe. US\$ 7830,-	Catalina, 4türig US\$ 8380,-	Le Sabre, Sedan, 4t. US\$ 7580,-	Cadillac
Impala Sedan, 4türig US\$ 8320,-	Bonneville Coupé, 2t. US\$ 9060,-	Electra 225, 2türig US\$ 9390,-	Calais Coupé US\$ 13465,-
Caprice Classic, 4tür. US\$ 8690,-	Bonnev. Brougham, 4t. US\$ 9310,-	Electra Limited, 2türig US\$ 9770,-	De Ville Coupé US\$ 14170,-
Caprice Classic, Cpe. US\$ 8690,-	Grand Prix US\$ 9680,-	Riviera US\$ 9895,-	Eldorado Coupé US\$ 16280,-
Corvette Targa, 2türig US\$ 11460,-	Gr. Le Mans Saf., 2 Bk. US\$ 8630,-	Estate Wagen (2 Bank) US\$ 8615,-	Eldorado Convertible US\$ 16800,-
Blazer m. 4-Rad-Antr. US\$ 8935,-	Catalina Safari, 2 Bank US\$ 9240,-	Estate Wagen (3 Bank) US\$ 8800,-	Seville, 4türig US\$ 16520,-

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TÜV-Abnahme und Auslieferungsinpektion.

Net Tax-Free-Kauf
obige Preise
- 25%

FUCHS
AUTOMOBILE
6000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel.
06 11/59 06 75-77

4 Alu-Felg., ATS, 6 1/2" x 14, ca. DM 300,-. Tel. 07 31/8 33 22. 56 813

Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchstpreisen. Tel. 0 40/5 23 23 93. 56 514

Unfallwagen, AT-Motore, Sud 2000 m. Garantie 6 Mon. Tel. 0 72 31/1 71 64. 56 515 H

Alfa 74, 42 000 km, weg. Übern. Firmen-Pkw pr.gün. Tel. 0 28 33/9 57 11. 56 516

Heckschad. Alfa Montreal, Bj. 3.75, DM 9500,-. Tel. 0 86 21/7 16 58. 56 517

Unf.-Zagato 1,6, Bj. 72, zu verk. Tel. 02 02/40 00 32. 56 519

Alfa 73, 40 000 km, neuwert. Tel. 0 71 52/4 17 34, ab 1.3.76 0 70 44/68 27.

Amerikanische Wagen



Firebird
der feurigste Pontiac
für eiskalte Rechner

Feuerbird: Einer der schnellsten, feuergefahrenen Sportwagen der Welt. Mit 100 km/h in 10,5 Sekunden. 0-100 in 12,5 Sekunden. 0-200 in 28 Sekunden. 0-300 in 45 Sekunden. 0-400 in 1:05 Minuten. 0-500 in 1:45 Minuten. 0-600 in 2:30 Minuten. 0-700 in 3:30 Minuten. 0-800 in 4:30 Minuten. 0-900 in 5:30 Minuten. 0-1000 in 6:30 Minuten. 0-1100 in 7:30 Minuten. 0-1200 in 8:30 Minuten. 0-1300 in 9:30 Minuten. 0-1400 in 10:30 Minuten. 0-1500 in 11:30 Minuten. 0-1600 in 12:30 Minuten. 0-1700 in 13:30 Minuten. 0-1800 in 14:30 Minuten. 0-1900 in 15:30 Minuten. 0-2000 in 16:30 Minuten. 0-2100 in 17:30 Minuten. 0-2200 in 18:30 Minuten. 0-2300 in 19:30 Minuten. 0-2400 in 20:30 Minuten. 0-2500 in 21:30 Minuten. 0-2600 in 22:30 Minuten. 0-2700 in 23:30 Minuten. 0-2800 in 24:30 Minuten. 0-2900 in 25:30 Minuten. 0-3000 in 26:30 Minuten. 0-3100 in 27:30 Minuten. 0-3200 in 28:30 Minuten. 0-3300 in 29:30 Minuten. 0-3400 in 30:30 Minuten. 0-3500 in 31:30 Minuten. 0-3600 in 32:30 Minuten. 0-3700 in 33:30 Minuten. 0-3800 in 34:30 Minuten. 0-3900 in 35:30 Minuten. 0-4000 in 36:30 Minuten. 0-4100 in 37:30 Minuten. 0-4200 in 38:30 Minuten. 0-4300 in 39:30 Minuten. 0-4400 in 40:30 Minuten. 0-4500 in 41:30 Minuten. 0-4600 in 42:30 Minuten. 0-4700 in 43:30 Minuten. 0-4800 in 44:30 Minuten. 0-4900 in 45:30 Minuten. 0-5000 in 46:30 Minuten. 0-5100 in 47:30 Minuten. 0-5200 in 48:30 Minuten. 0-5300 in 49:30 Minuten. 0-5400 in 50:30 Minuten. 0-5500 in 51:30 Minuten. 0-5600 in 52:30 Minuten. 0-5700 in 53:30 Minuten. 0-5800 in 54:30 Minuten. 0-5900 in 55:30 Minuten. 0-6000 in 56:30 Minuten. 0-6100 in 57:30 Minuten. 0-6200 in 58:30 Minuten. 0-6300 in 59:30 Minuten. 0-6400 in 60:30 Minuten. 0-6500 in 61:30 Minuten. 0-6600 in 62:30 Minuten. 0-6700 in 63:30 Minuten. 0-6800 in 64:30 Minuten. 0-6900 in 65:30 Minuten. 0-7000 in 66:30 Minuten. 0-7100 in 67:30 Minuten. 0-7200 in 68:30 Minuten. 0-7300 in 69:30 Minuten. 0-7400 in 70:30 Minuten. 0-7500 in 71:30 Minuten. 0-7600 in 72:30 Minuten. 0-7700 in 73:30 Minuten. 0-7800 in 74:30 Minuten. 0-7900 in 75:30 Minuten. 0-8000 in 76:30 Minuten. 0-8100 in 77:30 Minuten. 0-8200 in 78:30 Minuten. 0-8300 in 79:30 Minuten. 0-8400 in 80:30 Minuten. 0-8500 in 81:30 Minuten. 0-8600 in 82:30 Minuten. 0-8700 in 83:30 Minuten. 0-8800 in 84:30 Minuten. 0-8900 in 85:30 Minuten. 0-9000 in 86:30 Minuten. 0-9100 in 87:30 Minuten. 0-9200 in 88:30 Minuten. 0-9300 in 89:30 Minuten. 0-9400 in 90:30 Minuten. 0-9500 in 91:30 Minuten. 0-9600 in 92:30 Minuten. 0-9700 in 93:30 Minuten. 0-9800 in 94:30 Minuten. 0-9900 in 95:30 Minuten. 0-10000 in 96:30 Minuten. 0-10100 in 97:30 Minuten. 0-10200 in 98:30 Minuten. 0-10300 in 99:30 Minuten. 0-10400 in 100:30 Minuten. 0-10500 in 101:30 Minuten. 0-10600 in 102:30 Minuten. 0-10700 in 103:30 Minuten. 0-10800 in 104:30 Minuten. 0-10900 in 105:30 Minuten. 0-11000 in 106:30 Minuten. 0-11100 in 107:30 Minuten. 0-11200 in 108:30 Minuten. 0-11300 in 109:30 Minuten. 0-11400 in 110:30 Minuten. 0-11500 in 111:30 Minuten. 0-11600 in 112:30 Minuten. 0-11700 in 113:30 Minuten. 0-11800 in 114:30 Minuten. 0-11900 in 115:30 Minuten. 0-12000 in 116:30 Minuten. 0-12100 in 117:30 Minuten. 0-12200 in 118:30 Minuten. 0-12300 in 119:30 Minuten. 0-12400 in 120:30 Minuten. 0-12500 in 121:30 Minuten. 0-12600 in 122:30 Minuten. 0-12700 in 123:30 Minuten. 0-12800 in 124:30 Minuten. 0-12900 in 125:30 Minuten. 0-13000 in 126:30 Minuten. 0-13100 in 127:30 Minuten. 0-13200 in 128:30 Minuten. 0-13300 in 129:30 Minuten. 0-13400 in 130:30 Minuten. 0-13500 in 131:30 Minuten. 0-13600 in 132:30 Minuten. 0-13700 in 133:30 Minuten. 0-13800 in 134:30 Minuten. 0-13900 in 135:30 Minuten. 0-14000 in 136:30 Minuten. 0-14100 in 137:30 Minuten. 0-14200 in 138:30 Minuten. 0-14300 in 139:30 Minuten. 0-14400 in 140:30 Minuten. 0-14500 in 141:30 Minuten. 0-14600 in 142:30 Minuten. 0-14700 in 143:30 Minuten. 0-14800 in 144:30 Minuten. 0-14900 in 145:30 Minuten. 0-15000 in 146:30 Minuten. 0-15100 in 147:30 Minuten. 0-15200 in 148:30 Minuten. 0-15300 in 149:30 Minuten. 0-15400 in 150:30 Minuten. 0-15500 in 151:30 Minuten. 0-15600 in 152:30 Minuten. 0-15700 in 153:30 Minuten. 0-15800 in 154:30 Minuten. 0-15900 in 155:30 Minuten. 0-16000 in 156:30 Minuten. 0-16100 in 157:30 Minuten. 0-16200 in 158:30 Minuten. 0-16300 in 159:30 Minuten. 0-16400 in 160:30 Minuten. 0-16500 in 161:30 Minuten. 0-16600 in 162:30 Minuten. 0-16700 in 163:30 Minuten. 0-16800 in 164:30 Minuten. 0-16900 in 165:30 Minuten. 0-17000 in 166:30 Minuten. 0-17100 in 167:30 Minuten. 0-17200 in 168:30 Minuten. 0-17300 in 169:30 Minuten. 0-17400 in 170:30 Minuten. 0-17500 in 171:30 Minuten. 0-17600 in 172:30 Minuten. 0-17700 in 173:30 Minuten. 0-17800 in 174:30 Minuten. 0-17900 in 175:30 Minuten. 0-18000 in 176:30 Minuten. 0-18100 in 177:30 Minuten. 0-18200 in 178:30 Minuten. 0-18300 in 179:30 Minuten. 0-18400 in 180:30 Minuten. 0-18500 in 181:30 Minuten. 0-18600 in 182:30 Minuten. 0-18700 in 183:30 Minuten. 0-18800 in 184:30 Minuten. 0-18900 in 185:30 Minuten. 0-19000 in 186:30 Minuten. 0-19100 in 187:30 Minuten. 0-19200 in 188:30 Minuten. 0-19300 in 189:30 Minuten. 0-19400 in 190:30 Minuten. 0-19500 in 191:30 Minuten. 0-19600 in 192:30 Minuten. 0-19700 in 193:30 Minuten. 0-19800 in 194:30 Minuten. 0-19900 in 195:30 Minuten. 0-20000 in 196:30 Minuten. 0-20100 in 197:30 Minuten. 0-20200 in 198:30 Minuten. 0-20300 in 199:30 Minuten. 0-20400 in 200:30 Minuten. 0-20500 in 201:30 Minuten. 0-20600 in 202:30 Minuten. 0-20700 in 203:30 Minuten. 0-20800 in 204:30 Minuten. 0-20900 in 205:30 Minuten. 0-21000 in 206:30 Minuten. 0-21100 in 207:30 Minuten. 0-21200 in 208:30 Minuten. 0-21300 in 209:30 Minuten. 0-21400 in 210:30 Minuten. 0-21500 in 211:30 Minuten. 0-21600 in 212:30 Minuten. 0-21700 in 213:30 Minuten. 0-21800 in 214:30 Minuten. 0-21900 in 215:30 Minuten. 0-22000 in 216:30 Minuten. 0-22100 in 217:30 Minuten. 0-22200 in 218:30 Minuten. 0-22300 in 219:30 Minuten. 0-22400 in 220:30 Minuten. 0-22500 in 221:30 Minuten. 0-22600 in 222:30 Minuten. 0-22700 in 223:30 Minuten. 0-22800 in 224:30 Minuten. 0-22900 in 225:30 Minuten. 0-23000 in 226:30 Minuten. 0-23100 in 227:30 Minuten. 0-23200 in 228:30 Minuten. 0-23300 in 229:30 Minuten. 0-23400 in 230:30 Minuten. 0-23500 in 231:30 Minuten. 0-23600 in 232:30 Minuten. 0-23700 in 233:30 Minuten. 0-23800 in 234:30 Minuten. 0-23900 in 235:30 Minuten. 0-24000 in 236:30 Minuten. 0-24100 in 237:30 Minuten. 0-24200 in 238:30 Minuten. 0-24300 in 239:30 Minuten. 0-24400 in 240:30 Minuten. 0-24500 in 241:30 Minuten. 0-24600 in 242:30 Minuten. 0-24700 in 243:30 Minuten. 0-24800 in 244:30 Minuten. 0-24900 in 245:30 Minuten. 0-25000 in 246:30 Minuten. 0-25100 in 247:30 Minuten. 0-25200 in 248:30 Minuten. 0-25300 in 249:30 Minuten. 0-25400 in 250:30 Minuten. 0-25500 in 251:30 Minuten. 0-25600 in 252:30 Minuten. 0-25700 in 253:30 Minuten. 0-25800 in 254:30 Minuten. 0-25900 in 255:30 Minuten. 0-26000 in 256:30 Minuten. 0-26100 in 257:30 Minuten. 0-26200 in 258:30 Minuten. 0-26300 in 259:30 Minuten. 0-26400 in 260:30 Minuten. 0-26500 in 261:30 Minuten. 0-26600 in 262:30 Minuten. 0-26700 in 263:30 Minuten. 0-26800 in 264:30 Minuten. 0-26900 in 265:30 Minuten. 0-27000 in 266:30 Minuten. 0-27100 in 267:30 Minuten. 0-27200 in 268:30 Minuten. 0-27300 in 269:30 Minuten. 0-27400 in 270:30 Minuten. 0-27500 in 271:30 Minuten. 0-27600 in 272:30 Minuten. 0-27700 in 273:30 Minuten. 0-27800 in 274:30 Minuten. 0-27900 in 275:30 Minuten. 0-28000 in 276:30 Minuten. 0-28100 in 277:30 Minuten. 0-28200 in 278:30 Minuten. 0-28300 in 279:30 Minuten. 0-28400 in 280:30 Minuten. 0-28500 in 281:30 Minuten. 0-28600 in 282:30 Minuten. 0-28700 in 283:30 Minuten. 0-28800 in 284:30 Minuten. 0-28900 in 285:30 Minuten. 0-29000 in 286:30 Minuten. 0-29100 in 287:30 Minuten. 0-29200 in 288:30 Minuten. 0-29300 in 289:30 Minuten. 0-29400 in 290:30 Minuten. 0-29500 in 291:30 Minuten. 0-29600 in 292:30 Minuten. 0-29700 in 293:30 Minuten. 0-29800 in 294:30 Minuten. 0-29900 in 295:30 Minuten. 0-30000 in 296:30 Minuten. 0-30100 in 297:30 Minuten. 0-30200 in 298:30 Minuten. 0-30300 in 299:30 Minuten. 0-30400 in 300:30 Minuten. 0-30500 in 301:30 Minuten. 0-30600 in 302:30 Minuten. 0-30700 in 303:30 Minuten. 0-30800 in 304:30 Minuten. 0-30900 in 305:30 Minuten. 0-31000 in 306:30 Minuten. 0-31100 in 307:30 Minuten. 0-31200 in 308:30 Minuten. 0-31300 in 309:30 Minuten. 0-31400 in 310:30 Minuten. 0-31500 in 311:30 Minuten. 0-31600 in 312:30 Minuten. 0-31700 in 313:30 Minuten. 0-31800 in 314:30 Minuten. 0-31900 in 315:30 Minuten. 0-32000 in 316:30 Minuten. 0-32100 in 317:30 Minuten. 0-32200 in 318:30 Minuten. 0-32300 in 319:30 Minuten. 0-32400 in 320:30 Minuten. 0-32500 in 321:30 Minuten. 0-32600 in 322:30 Minuten. 0-32700 in 323:30 Minuten. 0-32800 in 324:30 Minuten. 0-32900 in 325:30 Minuten. 0-33000 in 326:30 Minuten. 0-33100 in 327:30 Minuten. 0-33200 in 328:30 Minuten. 0-33300 in 329:30 Minuten. 0-33400 in 330:30 Minuten. 0-33500 in 331:30 Minuten. 0-33600 in 332:30 Minuten. 0-33700 in 333:30 Minuten. 0-33800 in 334:30 Minuten. 0-33900 in 335:30 Minuten. 0-34000 in 336:30 Minuten. 0-34100 in 337:30 Minuten. 0-34200 in 338:30 Minuten. 0-34300 in 339:30 Minuten. 0-34400 in 340:30 Minuten. 0-34500 in 341:30 Minuten. 0-34600 in 342:30 Minuten. 0-34700 in 343:30 Minuten. 0-34800 in 344:30 Minuten. 0-34900 in 345:30 Minuten. 0-35000 in 346:30 Minuten. 0-35100 in 347:30 Minuten. 0-35200 in 348:30 Minuten. 0-35300 in 349:30 Minuten. 0-35400 in 350:30 Minuten. 0-35500 in 351:30 Minuten. 0-35600 in 352:30 Minuten. 0-35700 in 353:30 Minuten. 0-35800 in 354:30 Minuten. 0-35900 in 355:30 Minuten. 0-36000 in 356:30 Minuten. 0-36100 in 357:30 Minuten. 0-36200 in 358:30 Minuten. 0-36300 in 359:30 Minuten. 0-36400 in 360:30 Minuten. 0-36500 in 361:30 Minuten. 0-36600 in 362:30 Minuten. 0-36700 in 363:30 Minuten. 0-36800 in 364:30 Minuten. 0-36900 in 365:30 Minuten. 0-37000 in 366:30 Minuten. 0-37100 in 367:30 Minuten. 0-37200 in 368:30 Minuten. 0-37300 in 369:30 Minuten. 0-37400 in 370:30 Minuten. 0-37500 in 371:30 Minuten. 0-37600 in 372:30 Minuten. 0-37700 in 373:30 Minuten. 0-37800 in 374:30 Minuten. 0-37900 in 375:30 Minuten. 0-38000 in 376:30 Minuten. 0-38100 in 377:30 Minuten. 0-38200 in 378:30 Minuten. 0-38300 in 379:30 Minuten. 0-38400 in 380:30 Minuten. 0-38500 in 381:30 Minuten. 0-38600 in 382:30 Minuten. 0-38700 in 383:30 Minuten. 0-38800 in 384:30 Minuten. 0-38900 in 385:30 Minuten. 0-39000 in 386:30 Minuten. 0-39100 in 387:30 Minuten. 0-39200 in 388:30 Minuten. 0-39300 in 389:30 Minuten. 0-39400 in 390:30 Minuten. 0-39500 in 391:30 Minuten. 0-39600 in 392:30 Minuten. 0-39700 in 393:30 Minuten. 0-39800 in 394:30 Minuten. 0-39900 in 395:30 Minuten. 0-40000 in 396:30 Minuten. 0-40100 in 397:30 Minuten. 0-40200 in 398:30 Minuten. 0-40300 in 399:30 Minuten. 0-40400 in 400:30 Minuten. 0-40500 in 401:30 Minuten. 0-40600 in 402:30 Minuten. 0-40700 in 403:30 Minuten. 0-40800 in 404:30 Minuten. 0-40900 in 405:30 Minuten. 0-41000 in 406:30 Minuten. 0-41100 in 407:30 Minuten. 0-41200 in 408:30 Minuten. 0-41300 in 409:30 Minuten. 0-41400 in 410:30 Minuten. 0-41500 in 411:30 Minuten. 0-41600 in 412:30 Minuten. 0-41700 in 413:30 Minuten. 0-41800 in 414:30 Minuten. 0-41900 in 415:30 Minuten. 0-42000 in 416:30 Minuten. 0-42100 in 417:30 Minuten. 0-42200 in 418:30 Minuten. 0-42300 in 419:30 Minuten. 0-42400 in 420:30 Minuten. 0-42500 in 421:30 Minuten. 0-42600 in 422:30 Minuten. 0-42700 in 423:30 Minuten. 0-42800 in 424:30 Minuten. 0-42900 in 425:30 Minuten. 0-43000 in 426:30 Minuten. 0-43100 in 427:30 Minuten. 0-43200 in 428:30 Minuten. 0-43300 in 429:30 Minuten. 0-43400 in 430:30 Minuten. 0-43500 in 431:30 Minuten. 0-43600 in 432:30 Minuten. 0-43700 in 433:30 Minuten. 0-43800 in 434:30 Minuten. 0-43900 in 435:30 Minuten. 0-44000 in 436:30 Minuten. 0-44100 in 437:30 Minuten. 0-44200 in 438:30 Minuten. 0-44300 in 439:30 Minuten. 0-44400 in 440:30 Minuten. 0-44500 in 441:30 Minuten. 0-44600 in 442:30 Minuten. 0-44700 in 443:30 Minuten. 0-44800 in 444:30 Minuten. 0-44900 in 445:30 Minuten. 0-45000 in 446:30 Minuten. 0-45100 in 447:30 Minuten. 0-45200 in 448:30 Minuten. 0-45300 in 449:30 Minuten. 0-45400 in 450:30 Minuten. 0-45500 in 451:30 Minuten. 0-45600 in 452:30 Minuten. 0-45700 in 453:30 Minuten. 0-45800 in 454:30 Minuten. 0-45900 in 455:30 Minuten. 0-46000 in 456:30 Minuten. 0-46100 in 457:30 Minuten. 0-46200 in 458:30 Minuten. 0-46300 in 459:30 Minuten. 0-46400 in 460:30 Minuten. 0-46500 in 461:30 Minuten. 0-46600 in 462:30 Minuten. 0-46700 in 463:30 Minuten. 0-46800 in 464:30 Minuten. 0-46900 in 465:30 Minuten. 0-47000 in 466:30 Minuten. 0-47100 in 467:30 Minuten. 0-47200 in 468:30 Minuten. 0-47300 in 469:30 Minuten. 0-47400 in 470:30 Minuten. 0-47500 in 471:30 Minuten. 0-47600 in 472:30 Minuten. 0-47700 in 473:30 Minuten. 0-47800 in 474:30 Minuten. 0-47900 in 475:30 Minuten. 0-48000 in 476:30 Minuten. 0-48100 in 477:30 Minuten. 0-48200 in 478:30 Minuten. 0-48300 in 479:30 Minuten. 0-48400 in 480:30 Minuten. 0-48500 in 481:30 Minuten. 0-48600 in 482:30 Minuten. 0-48700 in 483:30 Minuten. 0-48800 in 484:30 Minuten. 0-48900 in 485:30 Minuten. 0-49000 in 486:30 Minuten. 0-49100 in 487:30 Minuten. 0-49200 in 488:30 Minuten. 0-49300 in 489:30 Minuten. 0-49400 in 490:30 Minuten. 0-49500 in 491:30 Minuten. 0-49600 in 492:30 Minuten. 0-49700 in 493:30 Minuten. 0-49800 in 494:30 Minuten. 0-49900 in 495:30 Minuten. 0-50000 in 496:30 Minuten. 0-50100 in 497:30 Minuten. 0-50200 in 498:30 Minuten. 0-50300 in 499:30 Minuten. 0-50400 in 500:30 Minuten. 0-50500 in 501:30 Minuten. 0-50600 in 502:30 Minuten. 0-50700 in 503:30 Minuten. 0-50800 in 504:30 Minuten. 0-50900 in 505:30 Minuten. 0-51000 in 506:30 Minuten. 0-51100 in 507:30 Minuten. 0-51200 in 508:30 Minuten. 0-51300 in 509:30 Minuten. 0-51400 in 510:30 Minuten. 0-51500 in 511:30 Minuten. 0-51600 in 512:30 Minuten. 0-51700 in 513:30 Minuten. 0-51800 in 514:30 Minuten. 0-51900 in 515:30 Minuten. 0-52000 in 516:30 Minuten. 0-52100 in 517:30 Minuten. 0-52200 in 518:30 Minuten. 0-52300 in 519:30 Minuten. 0-52400 in 520:30 Minuten. 0-52500 in 521:30 Minuten. 0-52600 in 522:30 Minuten. 0-52700 in 523:30 Minuten. 0-52800 in 524:30 Minuten. 0-52900 in 525:30 Minuten. 0-53000 in 526:30 Minuten. 0-53100 in 527:30 Minuten. 0-53200 in 528:30 Minuten. 0-53300 in 529:30 Minuten. 0-53400 in 530:30 Minuten. 0-53500 in 531:30 Minuten. 0-53600 in 532:30 Minuten. 0-53700 in 533:30 Minuten. 0-53800 in 534:30 Minuten. 0-53900 in 535:30 Minuten. 0-54000 in 536:30 Minuten. 0-54100 in 537:30 Minuten. 0-54200 in 538:30 Minuten. 0-54300 in 539:30 Minuten. 0-54400 in 540:30 Minuten. 0-54500 in 541:30 Minuten. 0-54600 in 542:30 Minuten. 0-54700 in 543:30 Minuten. 0-54800 in 544:30 Minuten. 0-54900 in 545:30 Minuten. 0-55000 in 546:30 Minuten. 0-55100 in 547:30 Minuten. 0-55200 in 548:30 Minuten. 0-55300 in 549:30 Minuten. 0-55400 in 550:30 Minuten. 0-55500 in 551:30 Minuten. 0-55600 in 552:30 Minuten. 0-55700 in 553:30 Minuten. 0-55800 in 554:30 Minuten. 0-55900 in 555:30 Minuten. 0-56000 in 556:30 Minuten. 0-56100 in 557:30 Minuten. 0-56200 in 558:30 Minuten. 0-56300 in 559:30 Minuten. 0-56400 in 560:30 Minuten. 0-56500 in 561:30 Minuten. 0-56600 in 562:30 Minuten. 0-56700 in 563:30 Minuten. 0-56800 in 564:30 Minuten. 0-56900 in 565:30 Minuten. 0-57000 in 566:30 Minuten. 0-57100 in 567:30 Minuten. 0-57200 in 568:30 Minuten. 0-57300 in 569:30 Minuten. 0-57400 in 570:30 Minuten. 0-57500 in 571:30 Minuten. 0-57600 in 572:30 Minuten. 0-57700 in 573:30 Minuten. 0-57800 in 574:30 Minuten. 0-5790

PK ELECTRONIC
Electronische Spezialgeräte
Herstellung-Vertrieb-Beratung-Konstruktion
Minisender-Aufspürgeräte · Richtmikrofone
Acustomaten · Telef. Überwachungsanlagen
Koffer-Aufnahmegeräte · IR-Nachtsichtgeräte
Metallsuchgeräte · Kugelschreibermikrofone
Micro Funksprechgeräte · Ortungsgeräte
Restlicht Bildverstärker · Elct. Stethoskope
Über 100 Artikel für Ihre Sicherheit, Katalog
gegen DM 5,- in Briefmarken, Tel. 040/47 91 91
ELECTRONIC, 2 Hamburg 60, Postf. 60309

Groß zum Wohnen Klein zum Reisen!



●Stabilbau-Caravan ●problemloser Aufbau ●2 Typen
6 bis 18qm ●bis 7 Schlafplätze ●kein fahrbares Zeit

REIMANN
FALTI
CARAVAN
●Farbprospekt anfordern
●10 Jahre Garantie!
●ab DM 4000,-
ZELTCARAVAN DM 1495
8705 Zellendorf/Main
Würzburger Strasse 220

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Unroyal	Kleber GTS
165/70-13	74,-	72,- HR
175/70-13	89,- TL	82,- HR
185/70-13	91,-	92,- HR
195/70-13	97,- HR	100,- TL
195/70-13	—	102,- HR
185/70-14	98,- SR	96,- HR
195/70-14	130,- HR	108,- HR
205/70-14	182,- TL	136,- TL
175/70-15	100,- TL	—
185/70-15	—	100,- HR

Pirelli CN 36 SM und Dunlop auf Lager
235/60 VR 13 TL Pirelli CN 36 SM 200,-
215/60 VR 15 TL Pirelli CN 36 SM 230,-

4 ATS-Felgen, neues Design,
mit 4 Kleber GTS
175/70 HR 13 x 5 x 13 DM 824,-
185/70 HR 13 x 5 x 13 DM 884,-
195/70 HR 13 x 6 x 13 DM 388,-
195/70 HR 14 x 7 x 14 DM 1080,-
205/70 HR 14 x 6 x 14 DM 1152,-
185/70 HR 15 x 5 x 15 DM 940,-
Preise inkl. MwSt. Versand p. Nachnahme.

REIFENBERGER
8570 Kirn, Tel. 0 87 52/29 58 und 23 00

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen
Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Muster-
kollektion mit Preisliste sowie den
Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____ A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHST. 1-2 Abt. A 21
Telefon 051 51/76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Audi NSU

ACHTUNG! AUDI 80 GTE, fabrikneu,
grün, Rallye-Ausst., 10% unt. NP. Tel.
0 70 82/77 62. 56 524

Audi Coupé, Bj. 72, rot, bester Zu-
stand, DM 5500,-, Tel. 0 71 52/4 17 34,
ab 1. 3. 76, 0 70 44/68 27. 57 324

Austin

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Clubman 1275 GT, Bj. 8.74, 50 000
km, Zubehör. Tel. 0 65 31/30 17, abends
81 74. 56 733

Billige Teile verkauft, Tel. 0 21 05/
44 98 von 11-19 Uhr. 57 321

Austin Healey MK 3, gepfl. Zust., Bj.
65, zitro-gelb, Überrollb., Halogen,
neu Ber., Nebell., u. Schlußl., TÜV
7.76, geg. Gebot sofort abzugeben.
R. Walker, 7317 Wendlingen, Unter-
boinger 24. 58 525

Superauto aus Museum Austin Healey
3000, Bj. 60, 50 000 km, Orig.-Zust.,
Tel. 0 21 27/63 13. 58 529

Mini-Moke zu verk., Bj. 67, 32 000 km,
techn. + opt. 1a, 1275 GT-Mot., Farbe
signalrot, neu lack., Verdeck neu,
5" Felg., 2fach bereift, Rad-Cass.-
Rek., Verk. n. an Liebhaber, 9000,-
VB, div. Extr. Chiffre A 5/56 526

British Car Centre H
Austin-Gebrauchteile zu verkaufen.
Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Sprite-Teile, gut + günst. 0711/478863.
58 819

2 Sprite MK II an Bastler und viele
Ersatz. abzugeben, Weberkit f. Sprite
300,-. Tel. 0 40/78 58 40. 57 048

Allegro 1100, 75, 14 000 km, Prs. DM
6200,-, NP 8500,-. Tel. 0 81 66/5 29.
58 818

Mini Kombi gesucht, Telefon 0 40/
2 20 38 60 ab 19 Uhr. 56 527

Innoc. Cooper, 5.74, 9500 km, 95 PS,
ATS, 165/70, Konl, Cibie. 02823/29396.
57 049

Suche A. H. 3000 MK 1-3 ohne Mot.,
def., bis 3000,-. T. 0 61 73/46 38, 19 U.
57 050

Suche für Austin Frochauge Motor-
haube. Tel. 0 29 43/25 86. 57 051

Von Priv. **Mini-Clubman**, 2000 km.
Mot. + Getr., Kaross. 28 000 km Um-
bau, TÜV 9.77, 53 PS, Ü. rollb., Sport-
lenkr., tief + breit, alles TÜV, 6800,-
DM. Tel. ab 17 Uhr 07 31/8 29 81. 56 820

Die Spezialisten für British-
Leyland im Stuttgarter Raum

british car center Rolf Bausch
Sindelfingen
Neckarstraße
T. 87 45 49

Healey Sprite MK III Cabriolet, neu
restauriert, TÜV 78, 3900,- DM. Tel.
05 11/71 53 21. 58 528

Weg. Todesfall meines Mannes verk.
ich seine A. Healey-Sammlung, 100/4
ATM u. ATG 0 km, MK I restaur., MK
III restaur. m. 8 1/2" Speichenfelg., MK
III m. 7 Ltr. Pontiac-Mot., 300 PS, Tel.
n. 19 Uhr 0 40/5 24 57 60. 56 530

Mini Cooper 1300, Sonderlack., 6"-Be-
reifung auf Cosmic-Felg. (eingetr.),
Kotflügel-Verbr., Schiebed., Abarth-
Auspuff-Anl., Spoiler vorn u. hinten,
Sportlenkrad, Bj. 75, 8000 km, Tel.
07 11/73 26 24. 57 211

Mini 73, neue Cooper "S"-Masch.,
Bestzust., gr. Übersetzung 3.1, viele
Extras, PV 6500,-. Chiffre A 5/57 212

A 1800, 80 PS, TÜV 8.77, EZ 10.70, s.
gut. Zust., Reifen neu, weiß/schw.
Innenausst. O. Keinath, Sirchingerstr.
6, 7419 Uppingen 56 531

Autobianchi

Autobianchi Abarth 70 HP, Bj. 8.75,
8000 km, rot, DM 8000,-. Tel. 0 68 39/
31 93. 57 210

BMW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit,
vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye-
und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort
lieferbar für BMW 1600 bis 2002.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

BMW Bertone 3.2 LS Coupé, Bj. 85,
TÜV 11.77, Motor 45 000 km, 1a Zust.,
DM 9999,-. Tel. 0 50 85/2 89. 57 226

Suche BMW Coupé ab 200 PS, mit 8"
od. 9" BBS, auch Motor oder unfall-
beschädigt, unt. Chiffre A 5/57 227

BMW CS 3 Ltr., Mot. u. Getr. 40 000
km, TÜV 11.77, schw./gold Rennspoiler,
Stereo-Rad., 215/70er Reifen,
Extr., VB 8900,- nehme Pkw i. Zahlg.
Tel. 0 53 07/85 53 abends. 57 225

3.3 L Automatik, Bj. 74, 27 000 km,
hellblau-met., Schiebedach, elektr.
Fenster, Stereoaol., m. Cassetten, Le-
derpolster, Wischwassanl., Leicht-
metallfelgen, DM 29 500,- incl. MwSt.
Tel. 0 30/3 12 83 04. 57 053 H

BMW 2002, Normalbenzin, 115 PS,
34 000 km, 1 Jahr alt, div. Extras,
gepflegt, VB 12 500,- zu verk. Tel.
0 52 21/5 10 99 oder 43 97. 57 054

BMW 3.0 CSL Flügelcoupé, Rennaus-
führung, 10" 245/60 bereift, alle er-
denkl. Extras, alles TÜV-frei, VHB
26 500,-. Tel. 0 21 91/4 80 95/4 46 75.
57 055

BMW 3.3 L, Automatik, 74, 18 000 km,
silbergrau, Leder schwarz, 7"-Felg.
Tel. 06 11/30 24 60. 57 056

BMW 1802, Bj. 75, gelb, 22 000 km,
SSD, 5,5 J., abn. Anh.-Kuppl., H4,
11 000,-. Tel. 0 53 41/76 58 Salzgitzen.
58 739

BMW 2002 III, 8.74, chamonix, 35 000
km, Kotflügelverbr., Front- u. Heck-
spoiler, Colour-Glas, Alpina-Fahr-
werk, 6" m. 195/70-Bereifung, Sport-
lenkrad u. a. Zubehör, NP 20 000,-
VB 13 000,-. Tel. 02 51/8 31 33. 56 740

BMW 3.0 CSL Coupé, Bj. 4.74, 19 000
km, unfallfrei, Bestzustand, 23 800,-
11% MwSt, NP 43 000,-. Tel. Ffm.
06 11/44 45 00. 58 821 H

BMW 525, Bj. 12.75, polaris-silber,
schw. Veloursausstatt., 4 Kopfstützen,
Grünvergl., elektr. Außenspiegel,
Bereifung 195/70, Vollstereo-Anl. m.
Cass. u. elektron. Antenne, Kunst-
stofflenkrad, 9400 km, 1 Jahr Gar-
antie, VB 20 000,- DM. Telefon
0 52 44/27 78. 58 823

2800 CS Coupé, Bj. 69, TÜV 77, 1a-
Zust., 85 000 km, met.-silber, DM
9000,-. Tel. 02 41/50 66 74. 58 824

BMW V8, Bj. 62, Bestzustand, neuer
Mot., ca. 40 000 km, neu lack., TÜV
78, neue Reifen, viele Ersatzteile.
Chiffre A 5/56 825

BMW 2500, 72, 100 000 km, Stereo,
Sportfelg., unfallfrei, zu verkaufen,
DM 8700,-. Tel. 0 81 66/5 29. 58 826

Verk. 2002 III, Gr. 1, 140 PS, 0 km,
2002, 150 PS, 0 km, 3-Ltr., 305 PS, 0
km, Mot., Renn-KW u. NW, Sperr-
achs., 70% f. 4-, 6-Zyl. 0 89/8 12 87 45.
58 829

3.0 L Automatik, 9000 km, 4 Mon. alt,
mehrere Extras, DM 25 000, BMW
2.8 L, 11 000 km, 5 Mon. alt, mehrere
Extras, DM 23 000,-. Telefon 0 52 08/
81 23 od. 0 52 01/3 11 51. 58 830

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der
ersten Veröffentlichung, wenn Ihre
Anzeige mehrmals erscheinen soll.
Für Fehler bei Wiederholungen, die
nicht sofort nach der ersten Ein-
schaltung reklamiert werden, kann
leider kein Ersatz geleistet werden.

CONVOY
Der neutrale U.S.-Schriftzug
Präzisionsteil Keine billige Imitation!
B. Werner-Babrowski,
44 Münster, Postf. 8851

23 90 DM
incl. MwSt.
per Nachn.

BMW 2 i, Gr. 2, f. Str. zug., bildsch.,
PS auf Wunsch, BBS, 235/60, Tel.
02 21/5 99 24 29. 56 832

BMW 507, Bj. 59, AT 16 000 km, blau-
metall., Hardtop, 8fach bereift, erst-
klasse. Zust. Tel. 0 40/50 34 79. 56 833

Liebhaber sucht BMW 503 in gutem
Zust. (mögl. Cabrio) Chiffre

A 5/56 834

Warnung!
Es sind Reifen minderer Qualität im Han-
del, die für das tempolimitierte Ausland
bestimmt sind. Die Reifen erkennt man
an einem nachträglich aufgebrachten
Brandzeichen an der Reifenflanke, z. B.
In Form eines Kreises O, Kreuzes +,
der Buchstaben „DA“ oder auch anderen.

Pirelli - Stahlgürtel CN 36 SM, der Reifen für den sportlichen Fahrer

Größe	DM	Größe	DM
165 HR 13	89	185/70 HR 14	123
175/70 HR 13	109	185/70 HR 14	137
185/70 HR 13	103	195/70 VR 14	160
185/70 HR 13	111	195/70 VR 14	188
235/60 VR 13	217	205/70 HR 14	163
165 HR 14	97	205/70 VR 14	189
175 HR 14	116	165 HR 15	99
175 HR 14	128	175/70 SR 15	115
185 HR 14	129	185/70 VR 15	175
185 HR 14	143	215/60 VR 15	289

* - schlechtes. Preise inkl. MwSt. Sofort
lieferbar. Montage in uns. Fachbetrieb od.
Vers. per NN. Dazu auf Wunsch die weiße
Reifenschrift zum Aufkleben — DM 11,-
pro Reifen. Beratung u. Bestellg. per Tel.

AZS
Reifendienst, 6 Frankfurt-
Fechenheim, Disburger Str. 18
Telefon: (06 11) 41 80 42

Suche BMW 507 in jedem Zustand.
Zuschriften Chiffre A 5/56 839

NEU! PROSPEKT
76
Das größte Angebot an
sportlichem Zubehör:
RONAL, ATS, BBS, CIBIE,
BRITAX, SCHEEL, KONI, KAMEI,
BILSTEIN, BOSI und vieles mehr
zu SENSATIONSPREI-
SEN. Sofort Prospekt 76
kostenlos anfordern

DEWE KFZ-TEILE
GMBH

46 Dortmund
Evinger Str. 232
Tel. 02 31/85 13 02

KAMEI
Bug-Spoiler mit ABE oder TÜV-
Gutachten, VW Käfer, Passat,
Golf, Audi 30 u. 80, Polo,
Ascona A u. B DM 70,- VW Scirocco,
BMW 1502-2002 u. DM 89,-

inkl. MwSt.

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 — 85 13 02

BMW 2002 III, 180 PS, Sonderlackie-
rung, Alpina-Fahrgest., 5-Gang-
Sperr., LM-Felgen, Front- u. Heck-
spoiler, D-Bügel, Cass.-Rad., umgeb.
auf Mod. 75, Gebot ab 10 500,- DM.
Verkauf für 2002 Turbolader, ca.
10 000 km gelaufen + 2 Solexvergaser-
anlagen. Tel. 0 74 40/2 24. 56 840

Suche opt. Apal-Jet-Targa. Telefon
0 24 61/5 33 49. 56 536

Verk. BMW V8, 56, nagelneuer Mot. sowie gebr. Teile von Jaguar E. Tausche BMW 2.5, Bj. 70, 38 000 km ges., TÜV neu, Bestzust., gegen nicht oder teilweise restaurierten Oldi bis Bj. 34 oder Sportwagen bis Bj. 75. Telefon 0 83 62/23 13 oder 21 13. 56 532

BMW 3.0 CS Autom., Mod. 74, 36 000 km, viel Zub., gepfl., NP ca. 39 000.— DM, VB DM 20 000.—. 0 72 31/29 37. 56 533

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BMW 2002 tll, Bj. 12.74, Ausstatt. wie Turbo, Mot. 0 km, Recaro, tiefergel., Cassette, NP 22 000.—, VB 14 000.—. Tel. 0 25 21/64 24 n. 19 Uhr. 56 534

BMW 2000 CS, 91 500 km, Bestzust., DM 7000.—. Tel. 0 89/14 06 51. 56 536

BMW 3.3 L, Bj. 5.75, Farbe: sienna-braunmet., 10 700 km, Lederpolst., Wärmeschutzgl., el. Schiebed., el. Fensterh., Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anl., Ster.-Radio, LM-Felg., Nebelscheinwerf., DM 34 000.— incl. MwSt. Anfr. an: Autohaus Fuss, BMW-Vertretung Baden-Baden, Tel. 0 72 21/6 20 64 H. Ernst. 56 539

HALLO BMW-FREUNDE!

GS-Rallye-Auspuffanl. 1602—2002 tll 495.—
GS-Doppelr.-Auspuffanl. 525—3.0 Si 880.—
Durch optim. Rohrführung u. größeren Querschnitt weniger Rückstau, bessere Verbrennung, je nach Mod. bis zu 10 PS Mehrleistung.
GS-Solex-Doppelvergaseranlage, 115 PS, Normalbenzin DM 1110.—
V. m. aus GS-Tuning-Prgr. 3.— in Briefm.

GS-TUNING, 78 FREIBURG REHLINGSTR. 6, TEL. 07 61/7 20 13

BMW V8 z. verk., Bj. 55, Bestzust. Tel. 0 54 26/21 05. 56 540

BMW 2002, Bj. 74, 4000 km, Alpina-Doppelverg., N.-Benzin, Stereo-Cass., Radio, div. Extras, VB 11 500.— DM. Tel. 0 21 43/2 85 64. 57 351

3.0 CSI Unfall gesucht. Tel. 0 64 04/75 00 ab 18 Uhr. 56 822

GS-SPORTWAGENZENTRALE
An-, Verkauf und Vermittlung von getunten BMW- und Sportwagen
78 Freiburg, Rehlingsstraße 6
Tel. 07 61/8 20 92 H. Blank

2 l til-Mot. m. E-Anlage, Solex 40 DDH, Anl. + Zyl.k. m. 324° NW, Alufelg. Cosmic m. neu. 185/- OHR 13. Tel. 0 22 04/6 84 76. 56 541

BMW 503 Cabrio, Leder, Bj. 60, alles original, best. Zust., TÜV 8.77, Chiffre A 5/56 836

3.3 L, 5.74, 51 000 km, Klimaanlage, DM 46 000.— NP, DM 26 000.— alle Extr. Tel. 02 51/39 33 83. 56 535

Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW! In silber o. mattschwarz. Lieferung per NN. Autosport R. Kittel, 8 Mü. 40, Elisabethstr. 53, 0 89/18 08 98

2002 tll, TÜV 12.77, kompl. nach Gr. 1 (Rallye), 55 000 km, VB 7700.— DM. Tel. 0 41 92/21 43. 56 838

BMW 2000 CS, Bj. 70, Ausstattung wie CSL, m. Front-u. Heckspoiler, 11 800.— DM + MwSt. Tel. 0 24 34/41 81 nach 21 Uhr, 1976. 56 737

Verkaufe geg. Gebot ehemal. Ministerpräsidenten-Wagen, BMW 3200 S, 140 PS, Bj. 1963, Pleuelschaden, optisch 80%. W. Kley, Tel. 02 06/6 18 85. 57 325

BMW Bertone 3200 CS, Bj. 66, Lederpolster, beige, elektr. Schiebedach, ATM ca. 40 000 km, Orig.-Lack., tadellos Zustand, verkauft Fa. Giesbert KG, 7730 Villingen/Schw., Tel. 0 77 21/5 70 31. 56 827

BMW 3200 CS Bertone, Bj. 64, 85 000 km, Zweitwag., Garagenfahrz., unfallfrei, Chrom, Lack, Leder, Reifen einwandfrei, silbermet., Radio, elektr. Scheiben, Schiebed., viele Extras, fahrbereit, DM 6500.— VB. W. Göpel, Sternstr. 43, 53 Bonn. 56 841

BMW 2002 L, Bj. 5.75, 9000 km, schw., Alu-Felg., Colorgl., Radio, v. Extr., VB 13 700.—. T. 02 08/47 19 34. 56 831

KLEBER+UNIROYAL
Sonderangebot für Januar und Februar

185/70 HR 13 GTS	DM 83.—
195/70 HR 13 GTS	DM 86.—
195/70 HR 14 GTS	DM 103.—
195/70 HR 14 Rallye 240	DM 125.—

einschl. 11% MwSt. Wagen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen.
Versand erfolgt per NN, RF-Reifenhandel, 8050 Offenbach, Eberharder Str. 25, Pf. 1008
Telefon (06 11) 81 38 38

BMW: 1 Turbo-Satz Karosserie, DM 520.—. Tel. 06 11/30 31 47. 57 326

2002 turbo, 1.75, 25 000 km, neu bereift, VB 16 800.—. T. 0 74 33/87 50. 56 537

520 Alpina, Mod. 74, 35 000 km, VB 16 800.—. Tel. 0 72 34/2 25 ab 19 Uhr. 56 542

BMW 3.0 Si, Chefwagen, Bj. 6.75, fjord, 14 100 km, Becker-Stereo, Tel. 06 41/7 30 77 H. Hoppe. 56 543

BMW 2002 tll, Bj. 72, 74 000 km, neuer Zylinderkopf, Stereo-Radio-Cassette, im Kundenauftrag. Tel. 0 24 03/2 30 97 wochentags von 8.30—17.30 Uhr. 56 828

1 Satz Bilstein Sportd. für BMW 2.5—3.0 CS, 280.—. Tel. 0 61 51/1 55 89. 56 835

3.0 S, 72, 65 000, 4 Kopfstz., Servo, UKW-Rad., VB 9800.—. 02 31/81 69 78. 56 941

Verk. v. 525: Hinterachse, Türen, Kofferdeckel, Heckl., hi. Stoßstange, Sitze. Tel. nach 19 U. 0 22 61/5 12 92. 56 942

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

2002: 2 Weber-Doppelverg. 45 DCOE 9, kompl. Anl., Steigerung 20 PS, nur kurz gebraucht, NP 1200.—, VK-Preis VB. Tel. 0 40/4 39 39 86. 56 945

02-Sperre 75% DM 300.—. Tel. 0 23 23/5 59 68. 56 946

BMW-Motorblock 16—1902, 400.— DM, u. Zylinderkopf 118, 121 tl, fast neu, 300.— DM. H. Blumenstiel, Knüllstr. 2, 6435 Oberaula 3. 56 947

3.0 CSL, 14 Mon. alt, alle Flügel u. Spoiler, wie neu, 37 000 km, blau-met., Extras, eventuell Lim. in Zahlung. Tel. 06 11/49 26 28. 57 214

Suche Alpina-Felgen 6 x 14 4 Loch. Tel. 0 89/7 23 48 39 ab 18 Uhr. 56 949

Suche 3.0, 2800, 2500 CS—CSI, Total-sch., ab Bj. 74/75. R. Weiser, 3/4 Post Endorf, 8207 Mauerkirchen. 57 052

BMW 3.0 CSI, Schmuckstück, bestgepflegt, neuwertig, Stereo, SSD etc., neuer Motor, 40 000 km, günstig zu verk. Tel. ab 19 Uhr 05561/81028. 56 738

2002, Mod. 71, 170 PS, Koffl. verbr., GS-Fahrwerk, 5-Gang-Getr., Oberrollbügel, TÜV 7.77, Spitze 220 km/h. Bestzustand, VB 7950.— DM. Chiffre A 5/57 213

PIRELLI/DUNLOP-STAH

	Pirelli CN 36 SM	Dunlop Super Sport
195/70 HR 14	154.—	144.—
195/70 VR 14	179.—	171.—
205/70 HR 14	158.—	146.—
205/70 VR 14	188.—	184.—
185/70 VR 15	175.—	175.—
215/60 VR 15	254.—	234.—
235/60 VR 13	204.—	—

inkl. MwSt., frei ab 4 Stck., Versand p. NN.
REIFEN-HOFFKEN, 5951 Neu-Listerhagen
Tel. 0 27 22/74 62

Das Besondere... Charakter.
Bitter
Diplomat CD
5,4 ltr., V8, 230 PS

Betreuung über das Opel-Händlernetz

Bitter-Automobile GmbH & Co. KG
5830 Schwelm, Hattinger Straße 5
Tel. 0 21 25 / 61 54 oder 72 71, Telex 8 591 950 bitt

1902, Bj. 74, 1a, met., Color. Tel. 0 53 71/5 03 53. 56 944

BMW-Motoren gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54 + 4 52 15. 57 169 H

BMW alle Modelle kauft bar Tel. 0 70 42/86 47. 57 166 H

Wir suchen ab Baujahr 1972
1902—2002, 520, 3.0 CS + CSI + 1502 Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

BMW 2002, EZ 8.75, weg. Krankheit z. verk., LM-Felg., Ölkühl., Spoiler, 5-Gg., Schalensitze usw., alles TÜV, VB DM 16 500.—. Tel. 0 67 21/1 21 32. 57 222

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 57 131 H

BMW 2800 CS, Bj. 11.70, 2.77, Falsch-Fahrw., neu. Mot. m. Gar. 6500 km. gel. Extras, Höchstgebot. 02106/46031. 57 216

LIEBHABER!
BMW GT m. 2002 ti-Mot., 56 000 km, Dauergeschw. 200 km/h, 5-Gg., met.-silb., TÜV 2.78, s. gepfl., VB 6500.— DM. Tel. 07 11/47 86 54, 19—23 Uhr. 57 218

BMW 1600, Vollcabrio, Bj. 70, TÜV 2 J., Zubehör, gt. Zustand, 5800.— DM. Tel. 06 11/5 48 37 19. 57 215

CIBIE

mit Abdeckplatte u. Halogenbirne

Fern	180 mm	DM 63.—
Nebel	180 mm	DM 66.—
Fern	200 mm	DM 69,50
Nebel	200 mm	DM 74.—

Preis inkl. MwSt.

univ. Lampenbügel, passend f. alle Kfz-Typen DM 45.—
Achtung Heuchel!
Bl-Oscar DM 109,50
Fern- u. Nebelscheinwerfer in einem

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 — 85 13 02

21 BMW Alpina-Einspritzmotor (einzel Drossel) 170 PS, DM 2500.— kompl. G. Gottlieb, 1 Berlin 42, Steinhellensweg 8, Tel. 0 30/7 06 23 48. 57 221

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

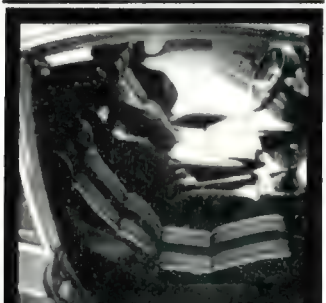
Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:

Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern.

Dunlop-Jacke „Monte Carlo“
Nylon-Lack-Material, schwarz, rot gefüttert, seitliche Steppeneinsätze, elegante Form, Gr.: 36-58, Best.-Nr. 2005 DM 108,80
Dunlop-Anorak Standardausf. Bestell-Nr. 2001 DM 88,80
Katalog anfordern!

Rallye-Bilder
5830 Schwelm, Hattlinger Str. 5
Telefon 0 21 25 / 61 54
Telex 859 1950 bittt

BMW



ALPINA-SITZE

Optimale Seitenführung und bequemes, ermüdungsfreies Fahren. Bezogen mit atmungsaktivem Wollestoff im ALPINA-Design Blau und Leuchtgrün auf schwarzem Grund. Sportsitz bis zur Ruhelage verstellbar DM 575,-. Schallensitz, Lehne um 15° verstellbar, DM 527,-. Kopfstützen DM 44,-. Konsolen gibt es für den Einbau in alle gängigen Fahrzeuge.



BMW 2002, inka, Bj. 8.73, m. Radio u. Anh.-Kuppl., 71 000 km, Preis 8000,- DM. Tel. 0 71 45/89 29. 57 219

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 tl, DM 310,-. Wörgl/Osterreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

2002 tl, colorado, Bestzustand, 69er, TÜV 5.77, Recaro, Borrani usw., DM 3500,-. Tel. 0 74 34/81 94. 57 224

Direkt ab Fabrik
Heiku
Schonbezüge und wachy
Sitzpelze daher so preiswert
Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und fallen frei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____

Wagentyp u. Baujahr angeben.
Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 4926 Dönntrup 2. Aut. Tel. 0 52 63 / 20 26

In Sachen Auto Ankauf + Verkauf

RR Corniche, Coupé, 8.73, 29700 km, met-braun
RR Silver Shadow, 74, 22800 km, met-beige
RR Silver Shadow, 75, Vorführwagen, m-grün
Mercedes 280 SLC, 1975, 3000 km, grün, Schd
Mercedes 280 SE, 75, 26000 km, grün, Schd
Mercedes 350 SL, H-R, 73, 29900, rot, Alufelg
Mercedes 450 SEL, 6.9, 75, m-braun, 12 300 km
Mercedes 450 SLC, 10.74, 12700, met-grün, SD

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht



Ob Ankauf oder Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER DÜSSELDORF
Süßbierstr. 150
AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/ 3380-1

2002 tl, 73, 33 000 km. 08 21/52 22 09. 57 217

BMW 2002 tl, 9.70, m. viel. sportl. Extras, VB 5500,-. Tel. 0 64 41/4 77 25. 58 948

2002 tl, 155 Schnitzer-PS, metallic, Color, Recaro, 75 erneuert. Motor. 5-Gang, Diff. 4.11, Sperre 75%, 185/70 usw., TÜV 9.77, VB 8400,-. A. Müller, 6728 Gernersheim, Königsbergerstr. 5, Tel. ab 18 Uhr 0 63 47/14 41. 57 223

Verk. BMW 2002 L, Bj. 2.75, 27 000 km, Alpina-Ausst., NP ca. 24 000,-, Verkaufspreis. 16 500,-. Anfrag. unt. Tel. 0 70 71/3 28 58 o. 0 71 21/4 43 34. 57 220

BMW-Barankauf. T. 070 42/7647. 57 130 H

BMW V8, Bj. 63, DM 1950,-, verk. Tel. Essen 59 03 67. 56 943

Bonito

Verkaufe Bonito, Topzust., VHB DM 8000,-, weitere Ausk. gibt K.-H. Klatt, Zeppelinstr. 9, 24 Lübeck. 56 842

Borgward

Rarität! Isabella-Coupé, 68, neuer TÜV, geg. H.-Gebot (n. u. 4500,-). Tel. 0 71 38/72 90 ab 20 Uhr. 56 734

Isabella Coupé, Bj. 59, TÜV 11.77, ATM 20 000,-, Vorderachse 0 km, Radio. Tel. 0 22 21/62 34 66. 56 735

Isabella TS, Bj. 56, 19 J. I. Hd., TÜV 11.77, orig. 99 000 km, Masch. def., DM 700,-. 0 24 62/62 90 abends. 57 228

Isabella de Luxe, 60, Radio, SD, TÜV 76, DM 650,-. Tel. 02 21/74 38 05. 57 229

Gute Isabella, 4 Motore, div. Teile. Heuer, Hannover, Schraderstr. 9. 56 736

Rarität! Isabella TS Coupé, 60/78, 98 000 km, met.-silber, DM 6500,-. Tel. 07 11/60 74 30. 56 950

Borgward Isabella TS, Bj. 59, 1. Hd., orig. km 87 000, einmalig gepflegt, Orig.-Lack., nur VB 1200,-. Telefon 0 70 51/23 21, 8-18 Uhr. 56 544

Borgward Isabella TS Coupé mit Heckfloss., Bj. 60, gut. Zust., Pr. VB. Tel. 09 11/64 44 22. 56 545

Bugatti



BUGATTI
35 B
replica

Vom ältesten Buggy-Hersteller Europas.

Fertigfahrzeuge und Bausätze Bausatz DM 5195,- inkl. MwSt.

Prüfbericht und Abgastest Herstellung und Vertrieb:

Autohaus R. Kühn KG, Billhorner Deich 99, 2000 Hamburg 28, Telefon: 0 40 / 78 51 46

Vertrieb: Peter Stoy, Yorkstr. 36, 1000 Berlin 61. Telefon: 0 30 / 2 16 45 79

Vertrieb: Peter Franke, Lindenstr. 6, 6101 Gundertshausen, Telefon: 0 60 71 / 4 13 18

Vertrieb: BEL PARK, Stationsstr. 10, B-9300 Aalst Belgium, Telefon: 0 53 / 21 77 77

Die beste Adresse!

Spezialität Sport- und Exklusivwagen

Mercedes 450 SE, 75, 19100, herbstbeige, el F
Mercedes 600, 1965, 85000 km, hellblau
Cadillac Fleetwood, 73, 39800 km, met-blau
Chevrolet Impala, Cabr, 1973, 40800 km, grün
Chevrolet Camaro, 1974, 21700 M, met-beige
Pontiac Firebird, 1975, 16600 km, met-braun
Oldsmobile 98, 1975, 14400 Meilen, silber
Opel Admiral B, 73, 51500 km, gold, Schdach

Panther J 72 S, Rdst, 75, 1000, silb
Daytons, 72, rot, AirC, 1. Hd 26950,-
Alfa Montreal, 74, 24000, gold
Sbarro BMW 328, 75, neu, rot, Roadst

Ferrari 308, 1975, 11000 km, rot
Ferr 365 GT 4 2+2, 74, 29900, m-blau
Iso Grifo, 74, 23300, gelb, Leder
Iso Lele, 72, 31200, gelb, AirCond

Jaguar XJ 6, 1970, rot, nur 4950,-
Jaguar XJ 12, 74, 21000 km, rot, Lenkh, Leder
Jaguar E V12, Cpe, 23200 km, rot, Lenkh, Led
BMW 3.0 CSI, Cpe, 72, 28900, silber, el Fenst
BMW 3.0 L, 1975, 17300 km, silber, Lenkhilfe
Citroen SM, 1972, 44800 km, met-braun, AirC
Porsche 911 S, 1972, 56200 km, rot, get Scheib
Porsche 911 T, Targa, 73, 55000, gelb, Spoiler

50 Mercedes, 350 Opel, 30 VW,
20 Citroen, 100 Fiat, 70 Renault,
30 Ford, 50 BMW, 50
US und viele andere



Buggy

BUGGY-L - BUGGY-C - JET - CORSA
FERTIGFAHRZEUGE - BAUSÄTZE - ZUBEHÖR
APAL BUGGY-SHOP
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Auf. Farbprospekt - TÜV-Berichte DM 4,- (Schick od. br)
I SUPER-SAISON-SPARANGEBOT

Spezial Maplex-Buggy, Bj. 75, 50 PS, silber-metallisch, v. Extr., Top-Zust., VB DM 7000,-. Tel. 05 11/52 17 42. 56 951

APAL-BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER - AUTOMOBILE
585 Offenbach - Wilth - Lauscherstr. 38
Tel. 0811/84824
4 Modelle.
Fertigfahrzeuge
TUV abgen.
Bausätze
und Zubehör
Prosp. 2.- in Briefmarken

Achtung Winterpreise!
Fertigfahrzeuge u. Bausätze auf Lager
APAL-BUGGY'S Günther Siegel
5275 Bergneustadt,
Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83
Kostenl. Information u. Probefahrt.

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen
nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG - 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 0202/550280/590373

Buggy, Bj. 71, ATM 6000 km, 1.5 l, Radio, 2 Satz Reifen, 225 SR 15 hi., VB 5500,-. Tel. 0 25 24/56 88 ab 20 h. 56 843

APAL BUGGY CLUB
Fertigfahrzeuge u. Bausätze
Fertigfahrzeuge u. Bausätze
Fertigfahrzeuge u. Bausätze

Suche Buggy, evtl. m. leicht. Schad., Tausch m. BMW R 60 mögl. Zuschr. Chiffre A 5/56 952

Chevrolet

Camaro SS, Bj. 7.72, 29 000 Meilen, Autom., Radio, Sportfelg., Topzust., VHB 9450,-. Tel. 07 21/38 60 17. 56 741

Stingray, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 57 133 H

Gelegenheit! Corvette-Stingray, Mod. 64, schwarz-gold, Zubeh., umstände-halber f. VB DM 4200,- zu verkaufen. Tel. 09 11/55 42 06 o. abends 55 91 12. 57 057

Verkaufe Corvair 4 Trg. 2,4 l, 72 PS, Bj. 62, VB DM 4000,- od. Tausch Opel/BMW. Tel. 08 31/7 26 14. 56 743

CHEVROLET CAMARO LT 76, fabrikneu, Autom., Servolenk. + -bremse, el. Fensterh., helzb. Hecksch., Radio - div. Extr., verz. + TÜV-abgen. m. Kfz-Brief, DM 19 900,-, American Auto Import, 405 Mönchengladbach 11, Hindenburgstraße 188, Telefon 0 21 61/1 53 57. 56 548

Corvette 73, 7.4 l, wie neu (18 000 miles), alle Extr., Sonderzubeh., DM 20 000,-. Tel. 0 61 71/7 61 26. 56 550

Chevrolet Camaro, 8.75, 4500 km. Extr., VB 18 500,- DM zu verkaufen. Tel. 0 74 73/60 94. 56 742 H

Camaro LT, 75, 7500 km. Tel. 07 31/4 22 14 zwischen 19 u. 21 Uhr. 56 954

Stingray-Tel. Tel. 0 60 31/1 31 01. 57 132 H

Citroen

Citroen D Super 5, Bj. 74, ca. 40 000 km, Radio, Anh.-Kuppl., 5 Gänge, TÜV neu, z. verk. Tel. 0 78 51/53 27. 56 956

Citroen SM inj. zu verk., priv., 3 Jahre alt, neuer Mot., 0 km, neue Bereifung, Einspritzanlage teilw. erneuert, TÜV 7.77, DM 18 500,-. Tel. 0 61 28/2 16 76 ab 18 Uhr. 56 957

Suche Citroen 2 CV ab Bj. 71, Unfall-, Gebrauchtwagen. T. 02 11/78 50 92. 57 058 H

15 CV 6-Zyl., rest., TÜV neu. Tel. 07 61/50 88 38. 57 231

SM, 71/72, silbermet., ATM 35 000 km, ATG 30 000 km, Rad. usw., Bestzust., VB DM 10 800,-. Tel. ab 19 Uhr 07 21/55 11 19. 57 059

2 CV-Vertrag abzugeben, 5% Nachlaß. Zuschr. unt. Chiffre A 5/56 958

Suche Ami 8, 72/73. T. 0 40/7 92 41 74. 56 846

Citroen SM-JNJ., Bj. 8.74, TÜV 78, AT-Mot., Stereo-Radio, Colorglas u. v. Extr., einschl. Autotel., Pr. 27 800,- DM. Tel. 0 23 81/44 25 15. 56 744

Verk. unfallbesch. Citroen SM, Bj. 71, m. v. Extr. umsthd. T. 0 53 63/29 71. 56 745

DS 23 Break od. CX 2200 Kombi geg. bar gesucht. Tel. 0 55 61/8 10 41. 56 551

Datsun

280 Z 2+2, grünmet., EZ 7.75, 13 000 km, leicht. Schad., v. r., DM 17 000,- VB. Tel. 0 60 23/29 73 od. 55 55. 57 060

Datsun 240 Z Coupé, EZ 10.72, 140 PS, 8-Spur, Stereo, Colorvergl., Klimaanlage, 9600,- VHB. Tel. 0 55 32/23 58. 56 845

240 Z 74er, TÜV 1.78, mit Extras, VB DM 12 500,-. Tel. 0 29 33/20 68. 57 232

Kaufvertrag 280 Z 2+2, 10% unter NP, VB. Tel. 0 23 04/1 75 13 od. 0 23 52/7 17 16. 57 233

Datsun 240 Z, Bj. 75, 20 000 km, 140 PS, v. Zub., orange, LM-Felg., unf. fr., DM 14 900,-. Tel. 0 72 31/3 29 37 oder ab 20 Uhr 7 42 62. 56 552

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89/66 38 18

Pantera GTL, fabrikneu, mit GTS-Beschiffung, Bj. 78, zu verkaufen. Pkw-Inzahlign. Tel. 0 79 05/3 31. 56 959

CAE COERPER AUTO EXKLUSIV

De Tomaso-Stützpunkt NRW
4 Düsseldorf-Neerd - Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11 50 16 05

De Tomaso-Longchamp, 2+3, 3.75, km 33 000, Automatic, el. Fenst., getönte Scheiben, Klimaanlage, verst. Steuerrad, Stereo-Radio, Interieur echt Leder, met.-grau, in jeder Beziehung neuw., VB 31 000.— DM. Chiffre A 5/57 061

Pantera GTS, Gr. 3, Bj. 10.74, 18 000 km, Top-Zust., nehme gebr. Wag. in Zahlung, VB DM 28 000.— Tel. 0 62 34/19 82. 56 960

DE TOMASO-HOECKER

674 Landes/Pfalz, Neustädter Str. 23, Tel. 0 63 41/8 27 93

Pantera GTS, Deutsche. schönster De Tomaso, blau/silb.-met., weißes Leder, el. Fensterh., Colorvergl., Air-Cond., Gr. III-Bremsen, 8/10-J-Felg., Goodyear-Arriva, Frontsp., Kotfl.-Verbr., noch nicht zugel., wird f. 39 000.— DM z. Verk. angebot. T. 0 23 24/6 10 90 u. 6 08 73. 56 553

DE TOMASO

Pantera L, DM 39 150.— **Pantera GTS**, DM 43 550.—

E. Uphoff, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52/2 53 88.

57 234 H

DKW

DKW-Munga-4, Bj. 62, fertig für TÜV, Fahrzeugzustand Westerhaven, Tel. 0 48 65/3 65. 57 235

DKW 1000 Sp, 10.64, F 102-Mot., TÜV abgen., Ster.-Cassa., Radio, v. Extr., 74 neu aufgeb., Unfallsch., verk. anzu- ab 15 Uhr. H. Stemmer, Herner Str. 93, 4830 Bochum. 56 554

Excalibur

S6 Phaeton Nb SSK Merc., 4-sitz. Cabrio mit Hardtop, sonst jed. Zubeh., fab.-neu, sof. z. verk. Chiffre

A 5/57 340

S6 Phaeton, Nb SSK Merc., 4-sitzig, Cabrio mit Hardtop, Bj. 73, TÜV 77, weiß, Festpr. DM 50 000.— zu verk. T. 8—18 Uhr 0 61 02/46 36, ab 20 Uhr 0 61 52/49 70. 56 961

Ferrari

Ferrari-Vertragshändler

Raum Stuttgart

PETER ROSENMAIER

7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, 24 42 16 80



Die Meisterwerke des F1-Weltmeisters:

308 GTB · Dino 308

365 GTB 4 2+2

365 GT BB liefert

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

57 122 H

Ferrari 308 GT, Bj. 9.75, 2500 km, 1. Hd., v. Extras, 20 000.— unt. NP, Tel. 09 11/60 69 01/45 10 98. 57 062

Direktionsfahrz., Ferrari 365 GTB 2/2, Bj. 75, met.-braun, ca. 20 000 km gel., nur als Zweitw. gefahren, wie neu, preisgünst. zu verk., Mercedes S-Klasse kann ggf. in Zahlg. gen. werden, Finanzierung mögl. Tel. 02 01/23 96 07. 56 962

Verkauf — Service zum Spezialisten

757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

Ferrari Dino 308 GT 4, azzurro-met., get. Scheiben, el. Fenster, Klimaanlage, noch nicht zugel., 15% unter NP abzugeben. Tel. 0 71 83/2 35. 56 983

Ferrari BB, 9 Mon. von Priv., Inz. mögl. Tel. 0 40/24 37 38, ab 19 Uhr 6 78 15 33. 56 984

Ferrari Dino 308 GT 4, Unfallwag., 1 Monat gel., v. Priv. zu verk. Chiffre A 5/56 557

Ferrari Dino 246 GT, Bj. 71, 45 000 km, 1. Hand, sehr gepflegt, DM 21 000.—, Tel. 0 21 05/47 03. 57 236

365 GTB 4, Bj. 74, schwarz/s., 40 000 km, Klimaanlage, TÜV 77, unfallfrei, DM 44 000.—, Tel. 02 11/34 90 05. 57 237

FERRARI BERLINETTA BOXER, Bj. 76, Inz. v. Mercedes. Tel. 06 21/73 79 41. 56 555

Ferrari 365 — 2+2, Bj. 1971, km-Stand 127 000, TÜV 4.77, 16 000.— DM, aus 1. Hand zu verkaufen. Tel. 09 11/6 01 41. 56 847

Dino Ferrari 308 GT 4, 10.74, 11 000 km, Metallack blau, Stereo-Kass.-Radio, el. Fensterh., Lederausst., DM 39 900.—, Telefon 0 30/8 85 61 68, K. A. Klein, Kurfürstendamm 93, 1 Berlin 31. 56 559

Dino 246 GT, Bj. 72, VB 19 800.—, Tel. 02 01/44 26 54 od. 0 21 64/41 41. 56 965

mineif Motoren-Technik Spez.-Fahrwerke

für alle AUTOBIANCHI- + FIAT-Modelle

3057 Neustadt 1/Hann., T. 05032/4052

Suche Dino-Mot. 2.4 m. Getriebe def. o. i. Teil. ab 18 Uhr 0 91 76/75 01. 57 339

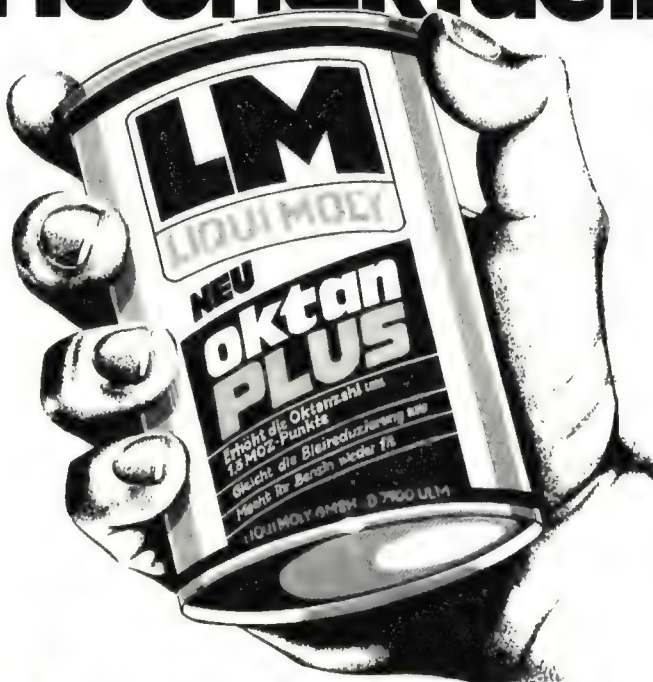
Verk. 5 LM-Felg. 4 1/2 x 13 + Reif. 165/70/13, Fiat 128. Tel. 02 02/50 59 93. 57 063

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 57 135 H

Unfallw. Dino Coupé 2400, Bj. 72, 34 500 km, rot, TÜV 77, Colorglas, Topzust., geg. Gebot abzugeben. Tel. 07 61/8 62 43 (20 Uhr). 57 064

Verk. X 1/9, Bj. 5.75, 48 000 km, VB DM 8300.—, Tel. 0 70 23/33 16. 56 966

Hochaktuell



Das braucht Ihr Motor jetzt.

LIQUY MOLY GMBH · D 7900 Ulm-Lehr · Jerg-Wieland-Str. 4

FERRARI 308 GT 4, Bj. 2.75, 19 000 km, unf.fr., ferrarirot, innen schw., elektr. Fenst., Colorgl., Spoll., v. 8", h. 8 1/2"-Felg. u. 4 6 1/2"-Felg. (Serie), Blaupunkt Berlin-Stereo, NP 57 000.—, VB DM 39 000.— inkl. 11%, v. Privat. Tel. 0 72 31/1 68 82 nach 18 Uhr. 56 556

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteilager. T. 0 21 51/3 59 94. 57 134 H

Dino, 72, 40 000 km, neuwertig, DM 15 800.—, Tel. 0 75 86/50 71. 57 327

246 GTS Spider, 74, 17 000 km, VB DM 26 000.—, Tel. 0 89/79 42 50. 57 239

Dino 308, noch nicht zugelassen, hoher Nachlaß. Tel. 0 23 07/85 86. 56 848

Fiat

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Fiat 130 Autom., Bj. 73, silbermet., sehr guter Zustand, DM 14 500.—, zu verk. Auto Vogel, Esslingen-Zell, Tel. 07 11/36 60 11. 56 967 H

Siata Spring ges. J. Weggen, 2 HH 13, Rothenbaumchaussee 1. 56 968

X 1/9, Unfallwag., Bj. 75, 22 000 km, Mineif TRIVELLATO-Fahrw. u. -Mot., 105 PS, neu, 5 1/2 Alu, 165/70, Schalensitze, div. Extr., VHB 6000.—, neu DM 20 000.—, Chiffre A 5/56 560

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder steil. Für Fiat Spider 124, steil. KURBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Von Privat: Liebhaberfahrz., Fiat Dino, 160 PS, 2000 cm³, 3 Doppelverg., s. gt. Zust., 85 000 km, TÜV 6.77, VB 4500.— DM. Tel. 0 68 21/2 44 66, Mo.—Fr. 56 849

Ford

Verkaufe Escort im Rennlook, Bj. 74, 1300 ccm, BBS 235/60er Ber., viele Extr., VB 12 000.—, Tel. 0 23 07/1 05 35. 57 065

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 57 136 H

PORSCHE DESIGN



Dieser Präzisionschronograph aus dem Hause Orfina-Suisse erhielt sein bestechendes Aussehen in den Studios der Firma Porsche-Design Stuttgart. Er präsentiert sich von Kopf bis Fuß in mattschwarzem Edelstahl. Technisches Raffinement und Styling machen diesen Chronographen zu einem außergewöhnlichen Zeitmesser. Automatisches Werk · Day-Date-Anzeige · Wasserdichtes Gehäuse bis 10 ATÜ · Kratzarmes Mineralglas · Sekunden-, Minuten- und Stundenzähler zum Messen von Zeit und Geschwindigkeit.

Sein Preis incl. Geschenketui, Gebrauchsanweisung und 1 Jahr Garantie DM 670.—

Lieferung gegen Nachnahme mit Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.

Vergessen Sie nicht Ihren Armmfang anzugeben!

Vertrieb und Kundendienst:

Hermes + Hermes

Abt. 1
7530 Pforzheim, Östliche 36,
Telefon (0 72 31) 1 40 77/78,
Telex 7-83 872

Sonderangebot



Britax-Hosenträgergurte

mit Prüf.-Nr. nur DM 49,50/St. nur solange Vorrat reicht!

Per NN sofort bestellen!



Auto-Albrecht
775 Konstanz 11
Tel. 0 75 31 / 2 37 42

Ford

SEBRING - Sport - Auspuffanlage - der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT+XL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Suche Ford-2,6-125-PS-Motor, kompl., verk. f. Käfer D-Verg. 40 IDA, NW 310, kpl. Ölkühleranl. usw. 0 29 41/1 20 15. 57 240

Ford OSI, TÜV 12.77, 77 000 km, VB DM 3800.-, Tel. 0 89/15 52 09. 57 241

Gelegenheit!

100 Verth-Pirelli 235/60 VR 13 TL - CN 36 SM - DM 194,50 inkl. MwSt., auch einzeln abzugeben. Tel. 06 11/88 63 49 H

Escort 2000 RS, Bj. 73, TÜV 77. Kotfl.-Verbr., Bereifung 7 J 195/13, Zakspeed-Lackierung, VB 7500.-, Roland Stephan, 6781 Höhenhöd, Ottmar-Mattli-Str. 4, Tel. 0 63 33/15 96. 57 066

OSI 2,3 I, 68, evtl. m. Turbo, Bestzust., gelb, LM-Felg., 2. Motor, 70 000 km, v. Extr., § 78, VB 6500.-, Freese, 7204 Wurmlingen, Seitingstr. 31. 57 067

Mustang Cabrio, Bj. 66, TÜV abgel., f. DM 950.-, Mot. 3,2 I, 90 PS, 50 000 km, DM 500.-, Tel. 0 62 57/44 96. 57 068

Meilen-Pirelli P3

besten Sommerreifen i. ADAC-Test

Größe	DM	Größe	DM
155/70 SR 13	81.-	185/70 SR 13	81.-
165/70 SR 13	78.-	185/70 SR 14	112.-
175/70 SR 13	89.-	schl. los inkl. MwSt.	

Beratung und Bestellung per Telefon. Reifendienst, 8 Frankfurt-Friedenheim, Dieburgerstr. 18, Tel. 06 11/41 99 42



Capri 1, 2,6 I, 150 PS, neu umgebaut. Verbreiterung, neueste Ausführung (wie Werksapri), TÜV abgen. 12.75, alle Teile u. Motor neu, ca. 3000 km, VB 16 000.-, von Privat. Tel. 0 71 59/7 74 Bürozeit. 56 748

Mustang, 71/74, ges. T. 04 31/39 36 36. 56 749

Suche 4 RS-LU-Felgen. Tel. 0 26 62/19 12, ab 18 Uhr 16 43. 56 750

MUSTANG Gebrauchteile, 16-19 Uhr, Tel. 06193/84409 57 137 H

Suche breiten Escort im Rennlook u. gut. Zust., bis DM 7500.- bei monatli. Rückzahlung von DM 230.-, Bretz, Keplerstr. 1, 683 Schwetzingen. 56 751

Breitspur-Escort, Bj. 73, AT 45 000, Capri-Rennachse, Reifen 235/60 x 13, RS-Sitze, U.S.-Rennzubehör, Notverkauf, VB 6500.- DM, Jeep wird in Zahlung gen. Tel. 0 27 35/34 51. 56 850

Capri II, 1,6 I, 75 PS, Bj. 10.74, zum 1. 3. z. verk., VB 8800.-, Tel. Frechen-Buschbell 5 44 12. 56 562

Kaufe Unfall-Capri ab Bj. 10.72. Tel. 07 21/81 42 77. 56 851

Escort RS 2000, R-Look, viel Zubeh., 6.73, 57 000 km, techn. u. opt. 1a, TÜV 6.77, 6200.-, Tel. 05 11/86 12 02. 56 969

Escort RS, Gr. 2, sämtliche Extras, Gerst.-Tun., 75, NP DM 23 000.-, VB DM 10 750.-, neue 1,6 I-Maschine. Tel. 0 23 73/6 07 45. 56 970

SUCHE Ford Escort I RS 2000, zugel. ab 10.74, mögl. weiß mit blau, UNFALLFREI, SERIENZUSTAND, bis DM 10 500.-, Tel. 0 57 44/7 77. 57 238

Ford Capri II, 2,3 I, Sonderserie, 6 Monate alt, 7000 km, viele Extr., unfallfrei, DM 5000.- u. NP. Tel. 07 11/64 38 58 od. 64 74 85. 56 971

Für Escort Sport 1300 ccm., 1 Z.-kopf KWS-geunt, 250.- DM, 1 Ölkühler - Adapter + Thermostat 100.- DM. Tel. 0 28 42/36 78. 56 972

Turbo-Anlage einbaufertig! Capri ab 2,3 I preisgünst. Tel. 0 81 42/93 20. 56 973

Escort Sport 1300, Bj. 74, Gr. 1, 22 000, Überrollb., 75% SP Bilstein Ölkühl., 4,1 Übers., kein Unf., Topzust. A. Jovanović, 08 21/49 32 76 abends. 56 974

Escort Special, Bj. 9.73, 1. Hand, Radio, Ro.-Gurte, weiß/blau lackiert, 8"-BBS-Felgen inkl. Verbreiterung, Mot.: 1,3/72 PS, 30 000 km, 9700.- DM. Tel. 0 81 41/96 86, 8-17 Uhr. 56 975

Gesucht! Mach I bis 5000.-, R. Mehl, 3001 Brellingen, Eichenkamp 230. 56 852

Capri RS, 32 000 km, 9"-235-Reifen, blau-weiß. Frontspoiler, Heckspoiler + Ölkühler, bildschön, VB 13 000.-, Tel. 0 56 65/22 34. 56 561

Verk. Einspritzanl. v. Capri 2,6 RS, Pr.: VB. Tel. 0 23 89/22 36. 56 564

Luxusauto: Galaxy LX 500 Autom., 145 PS, Bj. 64, Klimaant., Col.-Vergl., Ber. u. Br. neu, VB 4400.- DM. Tel. 0 22 47/27 06 v. 19-20 Uhr. 56 563

4 BBS 8 x 13 ges., evtl. m. Reifen. Tel. 0 67 82/76 93. 56 747

Ford-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54 + 4 52 15. 57 168 H

Geländewagen

An- und Verkauf

von neuen und gebrauchten Allrad-Fahrzeugen

SEPP HEIMERL

Landmaschinen - Kraftfahrzeuge

76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81/77 60 88 u. 89

Munga-Geländewagen m. Ford-V4-Motor, exakt Umbauanl. inkl. Fotos 12x12, DM 115.-, Tel. 06 11/42 13 14. 57 328 H

Borgward Kübelwagen 3,5 t, als Sonder-Kfz-Wohnwagen f. 6 Pers. zugel., reparaturbedürftig, z. verk. Tel. 07 11/37 34 41 ab 18 Uhr. 56 976

Geländefahrzeuge aller Art

Land- und Range-Rover, Jeep, DKW, Haflinger, Toyota, Aro, VW 181, Unimog neu und gebraucht, zu verkaufen od. zu tauschen, ca. 20 Fahrzeuge zur Auswahl. Land- und Range-Rover-Ersatzteillager. Schneepfluganbauten und Zusatzgeräte.

TONI WAGNER

Land- und Range-Rover-Vertragswerkstätte
7891 Weilheim-Bannholz
an der B 500, Telefon 0 77 55/3 63 oder 4 04

LR 109 Jeep, 11.71, 40 000 km, 2,2 l Zugkraft, VB 9000.- DM zu verk. Tel. 04 21/23 40 40. 57 242

DKW Munga 4 z. verk., TÜV 11.77, gen. überh., Pr.: VB, Anhängerkuppl. Tel. 0 26 42/2 12 99. 56 565

Glas

GLAS 1204, 1304 S, CL (evtl. Motorschaden) zu kaufen gesucht. A. Tyroller, Hahnstr. 12, 6520 Worms 26. 57 243

Suche Glas 1304 TS in Bestzustand. Chiffre A 5/56 977

1700 Lim., Bj. 68, 1. Hd., 84 000 km, geg. Höchstgeb. Tel. 0 74 43/66 82. 56 853

Honda

S 800-Teile. Tel. 0 61 22/1 32 02. 56 566

Indra

INDRA dringend gesucht, Angeb. m. Foto unt. Chiffre A 5/56 978

Iso

Iso Grifo Targa, alle Extras, Bestzust., 2 J. TÜV frei, 12 500.- DM, Eintauch mögl. Tel. Essen 49 28 39. 56 752

Jaguar

JAGUAR XJ/S, XJ 4.2, XJ 5.3
Coupé und Limousine beim größten Jaguar-Händler

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
57 123 H

Gelegenheit! Jaguar MK II, 3.8 S. 66, engl. Zulass., Rechtslenker. Speichenräder, DM 2500.-, Tel. tagsüber 06 11/59 09 33 oder abends 06 11/58 32 30. 57 330

JAGUAR - SERVICE

Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

XJ 6, Mod. 73, viele Extras, exzel. Zustand, DM 11 700.-, Tel. 0 75 86/50 71. 57 329

Gelegenheit! Jaguar E V12 Coupé, Bj. 72/73; Fahrz. 45 000 km; Masch. vor 4000 km für DM 7000.- gen.-überholt; Preis VHS. Tel. 0 91 29/5 79. 56 979



Alle Modelle kurzfristig lieferbar.
Telefon 0 91 31 / 3 31 58

Originalteile günst. T. 0 61 74/54 60. 57 139 H

XK 150 S, makelloser Orig.-Zust., opt. u. techn. astrein, DM 24 000.-, Tel. 06 11/2 19 23 18 od. 73 78 98. 56 754

Jaguar MK 2, 3,8, 66, guter Zustand, DM 3000.-, Niederlande 0 29 93/23 46. 56 660

JAGUAR

Neuwagen, alle Modelle liefert preisgünstig, teilweise ab Lager
Fa. Friedrich E. Uphoff, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52/2 53 88

57 244 H

Jaguar Daimler V8 Autom., Bj. 1968, hellgrün, Rechtslenker, Lederp. rot. VB 6000.- DM. Chiffre A 5/57 247

auto-könig
Eggenfeldener Straße 100
Tel. 93 40 22, Telex 529 349
8 München 81

24-Stunden-Ersatzteil-Service.
Rufen Sie einfach 089/93 40 22.
Versand zweimal täglich.

Ausländische exklusiv. Fahrzeuge (auch Sportwagen) kauft bar. Tel. 0 70 42/76 47, 07 11/83 82 19.

57 138 H

JAGUAR IN KÖLN

AUTOHAUS KEMPEN

Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Ankauf von guten gebrauchten Jaguar.

Jaguar Daimler, 2,5 I V8 Saloon, wie MK II, Spitzenzustand, v. Extras, Alufelg., VB 6500.-, Tel. 0 40/45 19 55. 57 245

Lederrestaurierungs- und Pflegemittel. Tel. 02 41/7 57 76 ab 18 Uhr. 57 246

JAGUAR

Ihr Händler im Frankfurter Raum:
Michael Krage GmbH
6368 Bad Vilbel bei Frankfurt
Frankfurter Str. 186 (an der B 3)
Tel. 0 61 93/81 02 und 81 03
VERKAUF + REPARATUR + SERVICE

Jaguar XJ 6 L, Bj. 12.74, 33 000 km, signalrot, Klimaant., Stereo-Rad, und Band, Chromfelg., VB DM 20 500.-, Tel. 0 22 32/4 50 34, H. Enge. 56 755

Rarität aus Erstbesitz, Jaguar 340 Mk II, 1962, Overdr., fabrikneu, Mr. Roy Spiers, Stevenslane, Claygate, Surrey, GB. Tel. 0 21 27/63 13. 56 567

JAGUAR-REIFEN

XJ 6 DUNLOP ER 70/VR 15 190,-
XJ 12 DUNLOP 205/70 VR 15 198,-
Telefon 0 27 22 / 74 62

Jaguar 340, weiß, exzellenter Zust., 15 000 Miles, Overdr., TÜV 78, VB 11 000.-, Tel. 0 21 27/63 13. 56 568

MK 2, § 78, Bestzust., Ersatztl., günst. Tel. 0 89/40 07 01 - 0 89/67 45 35. 55 754

British Classic Cars

Verkauf + Restaurierung v. MK II + XK
7800 Freiburg, Tel. 07 61 / 50 88 38 H

Wertanlage: Jaguar MK II Daimler V8, Bj. 68, erstkl. Originalzustand, Fin. lnzn. Tel. 0 89/34 38 20 v. 13-18 Uhr. 56 569

Liehaberstück! Jaguar XK 150 Cabrio wegen Hausbau zu verkaufen. Chiffre A 5/56 570

XJ 6 + 12 fabrikneu sofort lieferbar: günstig. Finanzg. Fa. Fink, Tel. 0 72 54/10 81

Jaguar XJ 12, grünsand, alle Extras. 1. Hd., Bj. 3.75, 20 000 km, VHB DM 30 000.-, Chiffre A 5/56 855

Traumauto
Jaguar E V12 Roadster, Bj. 75, orig. 10 000 km, viele Extr., schneeweiß, makellos, unfallfr. Zust. Tel. 0 71 52/4 17 34, ab 1.3.76 0 70 44/68 27. 56 571

JAGUAR NEUWAGEN

XJ 4.2 - XJ 5.3, Lim. + Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05/47 03 - 0 21 01/6 85 44

JAGUAR MK 2 FRÜHJAHRSTREFFEN.
Der Jaguar MK 2 Enthusiast Club veranstaltet vom 2.-4. 4. 76 im Sauerland sein Frühjahrestreffen. Interessenten erhalten auf Anfrage Informationsmaterial. Tel. 02 31/44 75 22. 56 854

MK 2 3.8 f. Sammler. T. 07 11/47 88 63. 56 572

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

JAGUAR

Neu- und Gebrauchtwagen

Autohaus Olm

7500 Karlsruhe 1

Telefon 07 21 / 69 42 43 — [06 10 01]

Wir bieten an:

Jaguar XJ 12 L, neuwertig 31 950,-
Jaguar XJ 12, Serie 1, wenig gel. 25 900,-
Jaguar XJ 6, blau-metallic 21 900,-
Jaguar XJ 6, Motor 0 km 15 900,-

Wir stellen aus:

Jaguar XJ S Coupé, Jaguar XJ 4,2
Jaguar XJ 5,3 Limousine und Coupé
kurzfristig lieferbar

XJ 12 L, EZ 4,75, sehr guter Zust., als Zweitw. gefahren, 30 800 km, NP DM 47 300,-, zum Preis v. 36 450,- DM zu verk. Tel. 05 11/63 00 07.

57 069 H

Vorführwag. XJ 12 Cp., silb., Lederp. schwarz, 8500 km, m. interessantem Preisnachlaß. Tel. 05 11/63 00 07.

57 070 H

Jaguar Limousine JX 12 i, ca. 1/2 Jahr, ca. 18 000 km gelaufen, m. Klimaant., Stereoant., Tonbandgerät, elektr. Scheibenbedien. Lederliegesitze, getönte Scheiben usw. umständl. m. 25% Nachlaß auf Neupreis zu verk. Tel. 0 75 34/74 08.

56 753

Kaufvertrag XJ 6

Lieferung April 76, Farbe weiß, Leder schwarz, m. Overdrive, 10% Nachlaß, od. gebrauchter XJ 6 kann in Zahlung gen. werden. Tel. 0 65 61/40 83.

57 071

E-Type 2+2, exzellent. Zust., met.-braun, erst 68 000 km, TÜV 78, 1nz. Tel. 04 21/55 03 43 Bremen.

56 573

JAGUAR OLDIES, MK 2, MK 10, 420, 3,4 S XK 150 vermittelt, sowie lief. Ersatzteile gebr. Fa. T. 0 89/43 74 36.

56 574

3,8 l-Mot. m. Garant., gün. abzugeb. ebenfalls MK II-Getr. sowie div. andere Teile. Tel. 0 89/43 74 36.

56 575

Jeep

Sensationspreise für CJ 5/7 Jeeps



Der Super 76er US-Jeep mit Vierrad-Antrieb

CJ 5 US-Dollar 8990,- inkl. MwSt.
CJ 7 US-Dollar 7390,- inkl. MwSt.
Bei TAX-FREE-KAUF abzügl. 25%

FUCHS
AUTOMOBILE

8000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel.
06 11/59 06 75-77

VW 181, TÜV 8.77, 3990,-, für 2500,- DM überholt. Tel. 02 21/38 52 33.

56 756

Verkaufe Jeep Willys Overland, Bj. 43, 190 MB Diesel, guter Zustand, VB 3500,-. Tel. 0 27 74/25 13.

56 858

Jeep, Landrover, Kurzchassis, bearbeitet, bedürft., f. Lieb., VB 2800,- DM. Tel. 04 21/55 03 43 Bremen.

56 576

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

Jensen

Jensen-Healey, Bj. 74, Cabrio, 19 000 km, neuwertig. Tel. 0 71 52/4 17 34, ab 1. 3. 76 0 70 44/68 77.

56 577

Karts

3 Talfun 75er Mod. kompl. rennfert., m. schnell. 3 od. 5 Kanal Kometen, 1 bis 2500,-. Kiechle Ulm 07 31/2 27 19.

56 857

Rennkart Talfun-Komet, Zubehör, VB DM 1300,-. Telefon 0 21 72/4 64 77 ab 18 Uhr.

56 578

Lamborghini



Deutsche

lamborghini

Vertriebsges. m. b. H.

Generalimporteur

8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odwonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralsatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18



Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf,
Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

Lamborghini Miura „S“-Motor, 7000 km, orange, makelloser Zust., neue Bereifung, DM 49 000,-. Hutchinson Gérard 105, Rue Poincaré 59160 Caphinghem (Nord-Frankreich)

57 342

Urraco P 300, Bj. 1975, noch nicht zugel. mit allen nur möglichen Extras, VB DM 43 000,- (NP DM 57 640,-). T. A-Wien, 33 43 93 od. 83 72 98.

57 341

Miura S, Mod. 72, original 16 000 km, goldmetallic, Neuzustand, 36 500,- DM, nehme evtl. Mercedes, Porsche o. BMW in Zahlung. T. 07 11/73 26 69.

56 859

Lamborghini Islero 70, s. gepfl., unfallfrei, Maschine überholt, für DM 13 500,-. Tel. 0 21 91/6 15 79.

57 072

Countach LP 400, gelb, schwarze Led.-Innenausstatt., schwarze Colorscheiben, Stereo-Rad. m. Cass., Aircondition, 1 Monat jung, NP 104 000,- für DM 94 000,-. Finanz. u. Pkw-Inzahlungnahme möglich. Tel. 07 11/75 53 47.

56 860

Lancia

Lancia Aurelia Coupé (B 20), 1957, Motor 6 Cyl. en V, 2500 CC, très bel état. P. F. Theunissen, rue de Rosières 46, 1301 Bierges, Belgium.

57 343

Lancia Flaminia-Coupé 3 B, Bj. 63. Farina-Aufbau, zusätzl. 2. Mot., Hinterachse kompl., Vorderfahrachse kompl. div. E.-Teile, geg. Gebot abzugeben. Tel. 0 21 91/34 25 05.

56 980

Lancia Beta Limousine 1600, zwei Mot. zugel., 3000 km, Farbe rot, DM 11 900,-. Auto Vogel, Esslingen-Zell, Tel. 07 11/36 60 11.

56 981 H



ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

ABT-TUNING-ANLAGE für AUDI 80: Leistungssteigerung bis ca. 25%. Kompletter Tuning-Kit zum Selbstebau: 2 Weber-Doppelvergaser 40 DCOE, Ansaugkrümmer, Spezial-Luftfilter und Einbauteile. Mit TÜV-Gutachten und Europa-Abgastest! — sport auto (11/73) schreibt: „Man kann sagen, daß dieses Abt-Tuning das Effektivste ist, das wir je testeten.“

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen



SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochreines Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos — bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE

775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Beta-Coupé 1,8. Tel. 0 89/7 14 46 50.

56 757

Lancia Fulvia 1300 Coupé, Bj. 72, zu verk., VHB 6500,- DM. Tel. 05 21/10 38 70.

56 579

Lancia Zagato, Bj. 72, bildschön, umständelhalber zu verk., Preis VB, VV-Automatic wird in Zahlung gen. Tel. 0 89/6 11 30 60.

56 881

Lincoln

Mercury Cougar XR-7, 74, ca. 35 000 km, el. SD, Radio, Klimaant., TÜV 12.77, von Privat DM 14 500,-. Telefon 0 89/64 86 49.

56 758

Lloyd

Lloyd L 600, Bj. 59, TÜV 12.77, gut erh., DM 700,-. Bracsko, 02143/42100.

56 858

Lotus

ELITE, EZ 65, m. 1300 Glas-M., TÜV 7.77 2 Ersatzmot. - Fahrwerkst. u. Hinterachse u. Kleinn., gt. Zust., VB DM 8500,-. D. Lindner, Dresdener Str. 19, 4600 Dortmund 1, n. Sa. u. So. 57 248

Lotus Elan Sprint, Bj. 71, 25 000 km gel., verzollt, neu lackiert, Coupé, rechtl., f. DM 7900,- zu verk. Tel. 0 21 61/3 16 62.

56 759

Lotus Europa, Bj. 70, TÜV 76, zu verkaufen für DM 8500,-. G. Scherffius, Kirchstr. 24, 6551 Welgesheim.

56 580

Maserati



LUXUS TRAUMWAGEN
MASERATI-INDY 4.7
für nur 7150,- DM
59000 km, voll. Garantie
Typ: AMERICA, 5172, 5. Hand
Zust. wie neu, NP 122.444,-
Ausstattung mit allem erdenkl. Komfort, (2. Wagen v. Priv.)

57 143

Kaufe jeden Unfallmaserati INDY Amerika bar. Tel. 06 11/78 28 49.

57 142

MASERATI KHAMISIN, 4930 ccm, 320 PS, DIN/5500, 275 km/h, Gewicht 1580 kg, 2+2 DT.-AUSFÜHRUNG, Bj. 7, 7, 7, m. Maserati-Garant. f. noch 7000 km, perfekt. Aircondition, el. Zündg., el. Fensterh., Lack. silb.-met., Led.-polst. „senape“, Blaup.-Goslar-Radio. In Kommission bei MASERATI MOTORS MODENA, Tix. 51 248, Tel. 0 59/23 01 01. NP DM 90 000,-. Weg. Auswanderg. f. DM 50 000,- od. sfr z. verk.

57 346

Maserati Ghibli, Bj. 71, 1. Hd., Vollstereo, Klimaant. etc., 30 000 km, Bestzust., Pr. VHB. Tel. 0 61 52/77 61.

56 581

Indy 71, TÜV 78, 13 000. 0 40/6 31 52 28.

57 249

Maserati Indy, 11.71, Erstbesitz, mit Autotelefon, Stoßstange und Haube Blechschaden, günstig abzugeben. Chiffre

A 5/56 882

Matra

Matra Bagheera, 74, unfallfrei, m. Motorschaden ges. Süddeutschland. Chiffre

A 5/57 347

Matra-Bagheera, orangefarbt, jetziges Modell, fabrikneu, 1 Jahr Garantie, DM 16 000,-. Hódick KG, 33 Braunschweig-Wenden, BAB-Ausfahrt Nord. Tel. 0 53 07/44 44.

56 883

Matra 530 LX, Bj. 71, 74 000 km, VB 5300,-, mit Finanzierung. Tel. 0 93 65/12 95.

57 073

Matra 530 LX, Bj. 6.71, 48 000 km, DM 1600,-. Chiffre

A 5/56 583

Suche Armaturenbrett m. Instrumenten für Matra 530 LX. Tel. 06 51/3 14 11.

57 251

Gelegenheitskauf! Matra Bagheera, Neufahrz., keine Km-Leist., 1 Jahr Garantie ohne Km-Begrenz., weit unt. NP zu verk., Finanzierung mögl. Tel. Bochum 3 20 04 od. 31 12 76.

56 582

Matra

Gelegenheit! Matra Bagheera „S“, 90 PS, noch nicht zugel., Bj. 76, 2500,- DM unter Neupreis. Tel. 0 99 44/4 05. 57 250

Maybach

MAYBACH 12 ZYLINDER-MOTOR GESUCHT. Ich suche Maybach 12 Zyl.-Motoren folg. Typen: DS-8, 12 Zyl., 200 PS, 7977 ccm. DSO-8, 12 Zyl., 150 PS, 7973 ccm (dieser Mot. wurde in Wehrmachtszugmasch. u. Omnibus verwendet). DS-7, 12 Zyl., 150 PS, 6962 ccm. Die Motoren, falls mögl. m. Kupplg. u. Getr. — es besteht Interesse auch f. Motoren, die nicht betriebsbereit sind. Hermann Walter Sieger, 7073 LORCH/Württ., Venusberg 32-34, Tel. (tagsüber) 0 71 72/64 33, (abends) 0 71 71/6 17 76, Telex 07-248788. 56 584

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw	Lkw
200 D 2000,-	206 D 2300,-
200 D/8 2250,-	406 D 2300,-
220 D/8 2400,-	606 D 2600,-
230/8 2250,-	806 D 4200,-
250 SE 3200,-	Preise
280 SE 3450,-	inkl. MwSt.

Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.
Motoren Krux,
Motoreninstallationsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenau 6, am Hallenbad, Tel. 0 22 06/25 69 oder 77 77
Hamburg, 0 40/50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil, 0 71 47/0 07
Schweiz/Köppingen, 0 34/53 14 96

240 D, Bj. 6.74. T. 0 92 33/93 39. 57 333

Mercedes: 4 Alu-Felg. DB neu 850,-
DM. Tel. 06 11/30 31 47. 57 332

300 SEL, 6.3, gelb, schwarzes Leder,
76 000 km, Vorbesitzer W. Fittipaldi,
Bj. 7.72, TÜV 8.77, Autom., Zubehör:
Klimaanl., el. Fensterh., Schiebedach,
Zentralverriegelung, Stereoanl.,
m. Cassette, LM-Felgen (5), Colorvergl.,
21 950,- DM VB oder Gebot
oder Tausch gegen Porsche 911 oder
Carrera, mögl. Bj. 75, Zuschriften unter
Chiffre A 5/57 331

Auto-Barankauf

Mercedes, Porsche + Exoten.
Auto-Reich, 7 Stuttgart 50,
Schmidener Str. 50,
Tel. 07 11/56 07 03 + 56 85 62.

57 125 H

Merc.-Barank. T. 0 70 42/76 47
57 146 H

Schwede sucht Mercedes SL-Modelle
zur Übernahme im Mai 76. Zuschriften
unter Chiffre A 5/57 349

DB 220 Cabrio, Bj. 1957 u. 1960. Stand-
ort: Zürich, Tel. 01/9 29 22 86. 57 348

280 SL, Bj. 70/71, zu verkaufen. Tel.
0 72 43/1 38 38. 56 585

190 SL, Bj. 60, 2 Dächer, TÜV-frei, DM
6500,- zu verk. Essen 46 49 46/27 73 55.
57 252

Suche DB 300 SE mit 6.3 l. Angebote
an Fiat Lkw Semmler, 7332 Eislängen,
Tel. 0 71 61/81 25 60. 57 253 H

350 SLC und 350 SL, suche 280 SL.
Tel. 0 68 81/23 75. 57 258

300 SLR zu verkaufen. Tel. 0 71 91/
6 38 34, abends 6 17 31. 57 256



US-Exportscheinwerfer für alle
Mercedes-Modelle der S- und SL-
Klasse, TÜV-geprüft, einbaufertig
mit Birnen DM 897,- pro Satz per
Nachnahme durch
W.u.G. Autoteile, 58 Hagen, Rheinstr. 63
Tel. 0 23 32/1 46 63 od. 0 23 31/1 46 13

6.9 I Daimler-Benz, dunkelblau-metal-
lic, noch nicht zugelass., MwSt. wird
ausgeworfen. Unter Chiffre A 5/57 254

200 D, JW, 7000 km, ahornengel, mit
Überführung gegen Gebot. Chiffre
A 5/57 255

Suche lfd. neuw. Diesel. 0 68 81/23 75
57 257

300 SEL 6.3, Bj. 9.71, rot-metallic, Leder,
alle Extras, Bestzustand, Festpr.
15 000,- DM. Tel. 06 11/49 23 70. 57 259

Mercedes 300 SE Cabrio, Bj. 63, sehr
gepf., 2. Hand, zu verk. Tel. 0 76 21/
4 89 45. 57 260

Suche Mercedes 230/250 SL. Telefon
0 65 61/23 98. 57 261

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden
zu absoluten Tageshöchstpreisen,
sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Mercedes Jahreswagen-Vermittlung
direkt von WA. Tel. 0 57 72/32 23. 57 262

190 SL zum Ausschachten, Motor ein-
wandfr. Zustand. Tel. 0 22 33/6 55 96.
57 263

300 SE Coupé Automatik, Bj. 66, TÜV
10.77, SSD, el. Fenster, DB-Leichtmet-
allfelg., Luftfederung, sämtl. Chrom,
Exportscheinwerfer, el. Antenne, Radio,
8fach bereift, Alu-Maschine, ca.
30 000 km, dunkelgrün-met., braun Leder,
VB DM 13 500,-. Telefon 02 21/
62 51 02 von 7-15.45 Uhr. 57 264

Autobarankauf

Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw
(alle Typen).

Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Lederrestaurierungs- und Pflegemittel.
Tel. 02 41/7 57 76 ab 18 Uhr. 57 265

280 E, 73, 5-Gang, neu bereift, Zube-
hör, 100 000 km, techn. u. optisch 1a,
VB 13 800,- DM. Tel. 0 23 33/6 29 25
ab 19 Uhr. 57 266

Suche 230-SL-Karossee. Telefon 05 11/
79 75 69. 57 267

Suche für 220 SE/230 SL 5-Gg.-Getr.
u. 1 hintere Stoßstange od. Hälfte für
220-280 SE Coupé. Tel. 07 11/62 37 27.
56 760

Mercedes 450 SEL, 6.9, Farbe, Aus-
statt. n. Angabe, Kaufvertrag gg. Ko-
stenerstatt. abzugeben, Lieferg. Som-
mer 76. Tel. München 13 11 47. 56 761

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden
und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21/ 59 26 61 H

280 SL, Bj. 71, orig. 50 000 km, 2 Dä-
cher, Servol., Leder, Radio, unfallfrei.
Tel. 0 89/98 92 12. 56 762

Mercedes 219, Bj. 56, TÜV 9.77, 80 000
km, optisch und technisch einwandfrei,
Schiebedach, Originalfarbe grün.
Tel. 0 21 22/5 38 60. 56 763

Suche 250/280 C oder CE Automatic,
Bestzustand. Chiffre A 5/56 865

Opel-, Mercedes- und BMW-Motoren
mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen.
Tel. 0 64 31/81 48. 56 866 H

DB 280 SE, 5.75, 18 500 km, alle Extras,
100%iger Zustand, DM 29 500,-.
Tel. 04 31/56 17 36. 56 867

MERCEDES MOTORE

für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach
Voranmeldung, Aus- und Einbau
innerhalb eines Tages.

Unsere Qualität ist
das Ergebnis
jahrelanger Spezialisierung!

1 Jahr Garantie oder 50 000 km

DIESEL-FEUER 6mbH

Köln
5063 OVERATH (an der 8 55)
Gewerbegebiet
Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74

Hamburg
2 NORDERSTEDT
Kölner Weg 24
Tel. (0 40) 5 23 24 51

Wuppertal
56 WUPPERTAL 1
(Elberfeld), Dorfstr. 1
Tel. (02 02) 30 50 78

Frankfurt
6072 DREI EICHENHAIN
Daimlerstraße 6
Tel. (0 61 03) 8 41 41-2

München
8 MÜNCHEN 50 (Ludwig-
feld), Karlsfelder Str. 282
Telefon (0 89) 1 50 44 33

57 126 H

350 SL, Bj. 72, 115 000 km, Hardtop,
Klimaanlage, metallic-silber, unfallfrei,
Erstbesitz. Tel. 0 92 61/8 37 nach
19 Uhr. 56 864

Mercedes-Motoren gebraucht u. mit 0
km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen.
Tel. 02 71/35 14 54 + 4 52 15. 57 170 H

Su. Alt. MB-Cabrio, Chiffre A 5/57 145
Mercedes: alle Modelle kauft bar Tel.
0 70 42/86 47. 57 144 H

100% Kauft jeden Mercedes, auch SL,
ab Bj. 65. Tel. 07 11/28 73 57.
57 141 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI,
7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03.
57 140 H

Old Mercedes 220 S Coupé, 6 Zylinder,
106 PS, Bj. 59, TÜV 11.77, innen
Holzver., Leders., an Liebhaber für
8500,- DM. W. Friedrich, Drosselstr. 4,
4550 Bramsche 3. 56 868

Verkaufe für D-Benz 6.3 oder 3.5 vier
Rennstoßdämpfer, DM 200,-. Telefon
0 23 71/23 33. 56 869

280 E, 5-Gang, Bj. 74, m. sehr viel Zu-
behör, VB 17 500,-. T. 02 71/31 13 92.
56 870

Mercedes-Motore

generalüberholt u. teilüberholt,
im Tausch für alle Pkw-Typen,
Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur

Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22. Tel. 02 11/79 80 30

DB-Motoren 280 SE Autom., 280 SE
Schalt., 220 SE Autom. o. km, 230 S
Autom. mit oder ohne Getriebe. Tel.
0 21 51/79 61 02 oder 79 62 55. 56 871

280 SL Autom., EZ 16. 12. 69, ATM,
43 000 km, 2 Dächer, Radio, Leder-
polster, VB DM 14 200,-. Tel. 0 22 62/
9 29 83. 56 872

! FABRIKNEU !

Ihr Traumauto? 450 SLC, citrusgrün,
rotes Leder, sämtl. Zub., n. n. zugell.,
wegen besonderer Umstände sofort
zu verkaufen, Preis: DM 58 000,- inkl.
MwSt. Tel. 07 11/33 00 11. 56 873

190 b, Bj. 60, 2. Hand, prima Zustand,
kein Rost, Extras, DM 3200,-. Telefon
06 11/81 21 69. 56 874

Motor 280 E/280 SE, 185 PS, zu verkaufen.
Chiffre A 5/56 875

280 S oder SE ab 72 ges. F. Held, Untere
Dorfstr. 20, 8051 Kranzberg. 56 876

Gesucht 300 SEL 6.3, 72, alle Extras,
Leder, möglichst mit Motorschaden.
Tel. 0 80 24/65 32 und 85 99. 56 877

Motor 250 SE/SL, 0 km, DM 1900,-
Tel. 02 21/52 26 37 ab 19 Uhr. 56 895

350 SL, Bj. 72, 68 000 km, NP 44 900,-
DM, mit Zubehör, gepflegt, für DM
21 600,- zu verkaufen. Tel. 0 77 21/
5 94 82/5 59 91, Herr Bührlich. 56 764

300 SE, 12.64, dkl.biau, braun. Leder,
170 PS, Alu, absol. orig., Schaltgetr.,
werksgepfll., 5000,-. T. 02 01/27 34 33.
56 765

Suche Lederausstattung u. Türen für
300 A, Bj. 54. Tel. 02 08/48 59 83. 56 766

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60%
billiger, mit Garantie. Einbau möglich,
Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel,
220/8/250 3.5/SE/CE/ 280 SE/3.5/6.3 VB
PORSCHE 911 T/E/8 bis 2.7 Carrera

BMW 1602/2002/ti/2500/3.0 CSI
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co, oHG, 463 Bochum,
Humboldtstraße 36,
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

300 SEL, 11.69, TÜV 8.77, 108 000 km,
vor 1 Jahr für 14 000,- DM überholt,
Belege, alle Extras, 10 800,- DM. Tel.
07 61/6 78 41. 56 768

Mercedes 300 d (Typ Adenauer), Lieb-
haberfahrzeug, Bj. 61, Farbe: Schwarz,
Lederpolster, mit Radio und Schiebedach,
in einwandfreiem Zustand, erst-
klassig bereift, geg. Höchstgebot ab-
zugeben. Angeb. unt. Chiffre A 5/56 982

MERCEDES-REIFEN

205/70 HR 14 Pirelli CN 35 SM 158,-
Dunlop Super Sport 148,-
Kleber GTS 136,-

205/70 VR 14 Veith SM 446 158,-
Pirelli CN 35 SM 186,-
Dunlop Super Sport 184,-
Michelin XWX 211,-

inkl. MwSt., frei ab 4 Stck., Versand p. NW.
REIFEN-HOFFKEL, 5951 Neo-Listemühl
Tel. 0 27 22/74 62

Mercedes 300 SEL 3.5, Bj. 4.71, grün-
met., Autom., Klimaanlage u. sämtl.
Extr., DM 14 900,-. T. 0 81 41/1 24 19.
56 983

250 SE Coupé m. 220 Mot., 95 PS, div.
Extras, geg. Gebot. Tel. 0 62 61/21 92.
56 984

Notverkauf 230 SL, Bj. 64, ATM 60 000
km, gelb/schwarz, Festpr. 6980,- DM,
TÜV 78. Tel. 06 11/73 54 38. 56 986

Blidschönes 280 SE Coupé, Bj. 11.69,
Flachkühl., Autom., blau-met., Leder,
Topzust., viel Zub., TÜV 78, Zweitwa-
gen, DM 10 500,-. T. 0 21 61/60 25 63.
57 007

KAUFE Mercedes-Unfallwagen

Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

Suche Mercedes Coupé-Cabrio oder
SL ab 62, auch mit Rost und Unfall-
schaden. Tel. 0 24 55/5 64. 56 987

230 SL, Liebhaberfahrzeug, beide Dä-
cher, Hardtop mit Stahlschiebedach
(Seltenheit), dunkelbraun-metallic,
LM-Felg., Stereo-Cass.-Gerät, Radio,
VB 8900,-. Tel. 0 77 25/70 82 ab 19 h.
56 988

190 SL, r. Heizung ges. T. 0 54 32/6 82.
56 989

170 DS, Bj. 1953, Motor überholt, zu-
gelassen, guter Zustand, geg. Gebot
zu verkaufen. Tel. 0 63 07/3 37. 56 991

300 SL Flügel Türen, 50% restaurations-
bedürftig, an Kenner und Experten
abzugeben inkl. Neuteile im Wert von
DM 5000,- gegen Gebot. Tel. 0 22 04/
6 57 45 ab 19 Uhr. 56 992

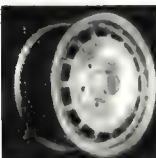
Mercedes-Motoren

generalüberholt und gebraucht,
sofort mit Garantie lieferbar.

200 DC/ 200 D/8 220 D/8 200/8
230/8 250/8 250 S 280 S 280 SE
6.3 Liter.

MOTOREN-ITTER

59 Siegen 32, Tel. 02 71/35 14 54



BESTSELLER
MERCEDES-LM-RAD VON ATS
6 J 14 DM 205,- 6.5 J 14 DM 212,-
Wiederverkäufer Nettoangebot anfordern
FRITZ IHLE, Reifenhandel KG, 757 BADEN-OS, Tel. 0 72 21/5 55 00

! Mercedes !

von 280 bis 450 SL u. SLC ab Bj. 68,
sofortige Barzahlung, Höchstpreise,
Auto-Börse, Telefon 0 71 81/8 24 89

Suche unfallbeschädigten 280-450 SE
oder SLC ab 73. Tel. 07 21/59 16 72.
56 990

Hardtop-Dach für 230 SL, Bj. 66, ges.
Zuschriften unter Chiffre A 5/56 993

Norddeutscher Raum:
Kaufe Mercedes-Unfallwagen.
Tel. 0 47 23/41 00. 56 586

350 SL od. 350 SLC od. auch 350 Lim.
von Privat gegen bar gesucht, auch
mit hoher km-Leistung oder Schaden.
Tel. 0 61 72/3 41 18. 56 587

Unfall-Merced. ges. Tel. 0 57 25/64 48.
56 588

280 SE Autom., Bj. 11.74, 2800 km,
elekt. SD, Niveaureg., Zentralver-
riegelung. Preis: Verhandlungs-
sache. Tel. 07 11/63 56 06. 57 355

450 SEL, 8.74, 38 000 km, grün-met.,
Leder braun, Klimaanlage, el. Fenst.,
Scheinwerferwaschanlage, Heckschei-
benheizg., Alufelgen, Zentralver-
riegelung, neuwertig, NP ohne Tel.
DM 49 000.—, mit Tel. für DM 35 500.—
MwSt. zu verkauf. Tel. 0 81 58/15 32.
57 075

280 SE, 3.5, Bj. 71, TÜV 77, 100 000 km,
v. Zub., sehr gepf., umsth. f. 12 500.—
zu verk. Tel. 0 61 72/2 83 95 ab 18 Uhr.
57 076

Suche dringend Mercedes 300 SL mit
Flügeltüren. Tel. 0 71 23/50 87. 57 077

200 SEL, 12.70, dunkelblau, 5-Gang,
HH, Servolenkung, el. SSD, Lederp.,
Stereo, 1a Pflegezustand, 9990.— DM.
Tel. 0 21 61/3 15 63. 57 078

250 SE Coupé, Bj. 68, ATM, blau-met.,
weiße Lederpolst., LM-Felgen usw.,
6500.— DM. Tel. 05 11/66 24 46. 57 079

Wir kaufen zu Höchstpreisen

gegen bar
Mercedes 200 bis 450 SL und SLC auch def.
DB-Lkw, BMW, Porsche, VW, Opel, Ford,
Jaguar, amerik. Wagen, Exoten u. Sportwagen,
sofortige Barabw.
Zell Automobile, Frankfurt, Zell 2,
Tel. 06 11/28 51 44, 57 51 19, Priv. 57 18 05

SCHMUCKSTÜCK!

280 SL, 70/71, stahlblau-met., Autom.,
Servo., weißes Leder, Radio, Hard-
top, Kindersitz, Gesamtlaufzeit 60 000
km, TÜV 77, gegen Gebot abzugeben.
Tel. 02 31/25 54 55. 57 080

230/280 SL gegen bar gesucht, auch
mit Unfall oder Motorschaden. Tel.
0 79 40/34 31/31 40. 56 589

Suche Hardtop für 190 SL gegen
Höchstgebot. Tel. 0 65 61/47 53. 56 590

Merced. 280 SE Coupé, Cabrio, Autom.,
weiß, Bj. 69/70; 300 SEL, Chrom-
ausst., Stereo-Kass.-Record., 4 Laut-
spr., Motor generalüberholt, AT-Ge-
triebe, 10 000 km, neu lackiert, 1a Zu-
stand, gg. Höchstang. T. 0 60 84/21 53.
56 591

Mercedes 450 SLC Automatic, 1. Hd.,
Bj. 74, silber, 25 000 km, Servo, SSD,
Color, Leder, Stereo, Klimaanlage,
VHB 38 000.—. Tel. 0 52 02/33 36. 56 592

170-Telle. J. U. H., 2271 Aiersum-Föhr.
56 593

Daimler MK II 250 V8, Autom., 69,
TÜV 78, VB DM 7800.—, dunkelrot.
Tel. 0 21 27/63 13. 56 594

Mercedes-Leichttransport-Kastenwa-
gen, Mod. L 206, Bj. 73, Preis VHS.
Anfragen bitte an Willi Weinkauf, 6101
Brandau, Tel. 0 61 67/3 30. 56 595

Mercedes 350 SLC, 72, 1. Hand, met.,
104 000 km, SSD, DM 20 800.—. Tel.
0 66 21/7 16 56. 56 596

Mercedes 300 SEL 6.3 zu verkaufen,
Motor neu, Bj. 6.72, mit Lederausst.,
Zweischicht-Metalllack., Klimaanl.,
Zentralverriegelung, Sperrdiff., Luft-
federg., Stereoanl., Halogen, Direk-
tionswagen, a. 1. Hd., sehr gepf., VB
18 000.— DM. Rilling u. Pfleger, 7988
Karssee, Tel. 0 75 06/3 81. 56 597

350 SL, Bj. 72, orig. 72 000 km, weiß,
Schaltgetriebe, Alu-Felg., Stereo usw.
Tel. 0 71 52/4 17 34, ab 1.3.76: 0 70 44/
68 27. 56 598

Suche 300 SL, zahle bar, Privat. Tel.
02 09/39 03 61. 56 599

DB 190, Bj. 61, 62 000 km, wie neu,
4500.—. Mo.—Fr. 06 11/25 12 42, 9—18.
56 600

DB 200/8, Bauj. 11.73, nur 20 000 km,
grün, Schiebed., Led., Ster., Best-
zust., VB 12 000.—. Tel. 0 69/98 27 73.
56 601

Mercedes 600, Bj. 1970, chauffeurge-
pflegt, Klimaanlage, Doppelradio,
neue Bereifung etc., Kilometerstand
89 000, DM 35 000.—. 02 34/49 21 85.
56 602

220 S oder 220 SE Cabrio, Bj. 58-65,
sofort gesucht. Chiffre A 5/56 603

Messerschmitt

Suche KR 200 o. 201. T. 0 22 25/61 84.
56 604

MG

British Car Centre H
MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-
fallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.
Billige Teile verkauft. Tel. 0 21 05/
44 96 von 11-19 Uhr. 57 319

MGA Twin Cam, 1960, in gutem Zust.,
DM 9000.— zu verkaufen. Angebote
an: Gustave Swaelens, 95 rue du
Croissant, B-1060 Brüssel/Belgien.
55 658

MGC, Bj. 12.70, in gutem Zustand,
TUV Juni 77, Speichenr. Austin-Hea-
ley 3 Ltr.-Mot., zu verk. Chiffre
A 2/54 713

MGA s. g. Zust. zu verk. 0 40/48 65 41.
56 767

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw.
ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h
57 147 H

MG MK III, 71 000, TÜV 12.76, DM
2600.—. Unt. Chiffre A 5/57 268

Verkaufe MGA 1600 mit div. Ersatz-
teilen im Topzustand geg. Höchstgeb.
zu verk. unt. Tel. 0 41 31/5 37 65.
57 269

MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-
fallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86.
57 149 H

Midget, Bj. 64, Motor einwandfrei,
sonst guter Zust. Chiffre A 5/56 994

MG B-Motor, von Fachbetrieb general-
überh., Nachweis vorh., 0 km, 1200.—
DM. W. Zink, Königsallee 76 B, 8580
Bayreuth, Tel. 09 21/9 21 96. 56 878

MGB, Bj. 9.74, 16 400 km, verk. Tel.
04 31/2 32 94 ab 19 Uhr. 56 605

MGA 1600, Bj. 60, Garagenfahrz.,
ATM, ges. 116 000 km, DM 3900.—.
Tel. 0 92 27/58 32 ab 18 Uhr. 56 606

MGB/GT, Bj. 72, km 50 000, v. Extr.,
Garagenwagen. VB DM 7000.—. Tel.
0 61 81/5 43 09. 56 607

Modellautos

TRIUMPH TR6
Zinngebmodell
1:43 (ca. 9 cm)
Einer der letzten engl. Roadster. Hergestellt
von Autoplicas England, dem weltbesten
Hersteller von Zinngebmodellen. Handwerk.
Kleinstserie mit Gummirädern u. Chromtell.
Bausatz DM 29.50, Fertigmodell nur DM
39.50 (Preis plus Verp. u. Porto). Bitte
auch Großkatalog anfordern, mit über 1300
and. Automodellen, alle Maßstäbe, Plastik
und Metall, Fertigform und Bausatz. DM 4.—
Briefmarken bitte an
MODEL INTERNATIONAL, 6083 Watldorf,
Hundertmorgenring 100, Abt. I

Morgan

Broocland orig. Aerostreams kleine
Rennscheiben, f. Morgan, MG — TR.
zu verk. T. 0 40/22 67 90. 57 270

Morgan +8-Vertrag für 8. 8. 76 unter
NP gegen Gebot. Zuschriften unter
Chiffre A 5/57 350

Suche +8, Barzahlung. T. 0 22 42/36 05.
57 334

+8, 74, neuw. 17 700.—. T. 0 71 24/8 52.
56 995

Suche neuwert. +8, Bj. 75, geg. Barz.
Tel. ab 18 Uhr 079 43/5 56. 57 081

4/4, 2-Sitzer, Bj. 72, 16 000 km, TÜV
77, grün, Leder, Speichenr., topfit.
Preis 15 000.— DM. Tel. 0 44 22/24 61.
57 271

Suche 4/4 bar. Chiffre M 5/57 272

Suche Plus 8-Rover-Getriebe bis
15 000.— DM. T. 08 21/2 06 30, Barzhl.
56 997

Morgan +8, 4.74, 1. Bes., 26 000 km,
Radio, Halogen, unfallfrei, günstig
dringend abzugeb. T. 0 22 32/2 37 66.
56 879

Suche Morgan +8 ab 74 EZ. Tel.
0 81 71/33 11. 56 608

Suche Morgan +8 zahle DM 10 000.—
bar. Chiffre A 5/56 609

Oldsmobile

Verkaufe Oldsmobile Cutlass, Bj. 75,
15 000 km, linke Seite stark beschä-
digt, Motor neu, la Zustand, Angeb.
unt. Tel. 0 89/16 45 05 od. 0 82 54/5 55.
57 082

Oldsmobile Tornado,
Autom., silbermet., Color, Klimaanl.,
unfallfr. Garagenw. für 7800.— DM
+ 11% abzugeb. Nehme Pkw in Zah-
lung. Tel. 0 70 42/86 47. 57 001 H

Achtung, Liebhaberauto!
Oldsmobile Cutlass Saloon, Bj. 11.73,
TÜV 2.78, preisgünstig von Privat zu
verkaufen, Tel. 0 71 43/59 74. 57 002

Oldsmobile Cutlass Saloon, neuw.,
Mai 74, komplette Luxusausstattung,
ca. 70 000 km, DM 16 000.— VB v.
Priv. Tel. 0 40/22 11 07. 56 880

Opel

Metzeler Perfect,
der nachträgliche
Sieger im ADAC-Test
Aus neuester Fertigung, garant. i. Wahl
155 SR 13 60.— 155 SR 15 78.—
165 SR 13 79.— 165 SR 15 87.—
6.40 SR 13 94.— 175/70 SR 13 85.—
165 SR 14 84.— 185/70 SR 13 86.—
175 SR 14 99.— 185/70 SR 14 107.—
schlauchlos, inkl. MwSt. Schlauchtyp auf
Anfrage.
Ihr Vorteil: Montieren und
Wuchten in unserem Fach-
betrieb oder Sofortversand
per NN.
Beratung und Bestellung per Telefon.
AZS Selbstendienst, 8 Frankfurt-
Fachsenheim, Dieburger Str. 18
Telefon: (06 11) 41 90 42
Verkaufe 4 ATS LM-Felgen f. Opel o
BMW 7"x13, T. 0 93 71/84 06, 8-17 Uhr.
56 881
4 Sportfelgen v. Commodore A. günst.
zu verk. T. 0 89/50 14 58-0 71 63/37 27.
57 273

7 J x 14 für BMW 518-328,
2500-3.0 Cs/Opel Admiral
TOV-frei RONAL ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und
BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-
Systeme HELLA
Bitte Type und Baujahr angeben.
1/2 ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL • 6701 NEUHOFEN • Telefon 0 62 36 / 13 86

Sieger im ADAC-Test

Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70.—	175/70 SR 13	85.—
165 SR 13	79.—	185/70 SR 13	86.—
175 SR 14	98.—	185/70 SR 13	106.—
175 SR 14	122.—	185/70 SR 14	107.—
185 SR 14	135.—	185/70 SR 14	129.—
155 SR 15	78.—	195/70 SR 14	143.—
165 SR 15	87.—	205/70 SR 14	167.—
185/70 SR 13	75.—	alle schlauchlos	

andere Größen bitte anfragen.
Versand per NN, Frachtfrei ab 4 Stück.
Fritz Ihle, Reifenhandel KG,
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

Verk. Opel GT/IJ, Bj. 73, 72 000 km.
Festpr. 7500.—, schriftl. Angebote an
Gerhard Koplin, Untere Hauptstr. 5,
7200 Tuttlingen. 56 769

Opel-Motoren, gebraucht u. mit 0 km.
mit Garantie, preisgünstig zu verkauf-
en. Tel. 02 71/35 14 54 + 4 52 15.
57 171 H

Achtung, Liebhaber!
Verk. Kapitän L, Bj. 63, Automatik,
Garagenfahrzeug, Lack schwarz, we-
nig gelaufen, TÜV 78, erstkl. Zustand.
Angebote ab DM 3500.— unter Chiffre
A 5/56 998

Tuning
komplett
Verwenden Sie für
Ihren Sport-Opel nur
Irmscher-Original-
teile, denn Irmscher
Sport-Erfolge sind
auch Garant für Sie!

irmscher
7057 Winnenden, Weiblinger Str. 20, Tel. (07195) 2066

Manta 10; Solex DDH 40, Kotflügelv.,
8" 235/60/VR 13, Schafens., Ledert.,
Überrollb., VB 6000.—, 2 J. TÜV. W.
Neugebhorn, Breite Str. 25, 3424 St.
Andreasberg, Tel. 0 55 82/7 83. 57 274

Opel Ascona 1900 SR, Bj. 72, TÜV 77,
68 000 km, 120 PS, Kotflügelverbr.,
235er Reifen, tiefergelegt, 2 Recaro, 2
Hosenträgergurt, Überrollbüg., Spoiler,
keine Rennen, umstände, zu
verk., VB 11 500.—. Tel. 0 62 03/24 77.
57 276

Suche Manta GTE/Kadett GTE, Total-
schaden. Tel. 0 62 26/80 62. 56 772

Opel Kadett GTE, noch nicht zugell.,
Verk. weit unt. NP, Tel. 0 25 01/18 52.
56 611

Unsere Vorteile:
Preiswertes Tuning —
individueller Service!
Motortuning mit Weber- und Solex-Sport-
vergaser mit TÜV/Euroabgasest.
Sport-Rallye-Nockenwellen für Serien- und
Sportvergaser.
Sportliches Zubehör mit TÜV/ABE, Scheel-
Sitze u. v. m., jetzt zu Sonderpreisen.
Gesamtkatalog anfordern gegen 1.— DM
in 10er Briefmarken.

Lexmaul OPEL
TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 061 95 732 11

Weltmeister-PORSCHE

Höchste Geheimhaltung bei
Porsche-Testfahrten in Südfrankreich.
Wir waren dabei, sahen die
Waffen, mit denen Porsche
zwei Weltmeisterschaften gewinnen
will und berichten in Farbe.



Dazu:

Wie Stuck und Mass die
Formel 1-Elite in Brasilien schockten ...
Warum es eine Million kostet,
die Rallye Monte Carlo zu
gewinnen ... Weshalb Nobelwagen wie
Jaguar und Maserati so teuer sind ...

**sport
auto 3**

Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler.



Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt

Kein Verlöten der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind ihr Geld wert. DISSY B 5 DM 188,—, DISSY B 5 speziell für Citroën GS, DISSY U 100 DM 198,—, DISSY U 100-2 für Ro 80 (4 Kerzen), DISSY B 5 Z mit Zündübertrager DM 268,—. Prospekte bitte anfordern!

AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Opel

SEBRING - Sport - Auspuffanlage — der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für Opel Manta, Ascona, Rekord 4, Rekord II.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Suche getunten Opel Commodore, Bildzuschrift erwünscht: A 5/57 275

Verk. Unfall-Opel GT 1900, Bj. 72. Tel. 0 84 60/3 13. 56 610

Verk. Zyl.-Kopf, m. gr. Vent. 18-1900, 20 PS, Verst.-Kupplung, 1 Getr. + Teilemot. T. 0 89/96 75 57. 57 003

Suche f. Manta SR 1900, 90 PS, Bj. 70, Vergaser u. Li. Sitz (schwarz). K. Wirthwein, Kieselallee 33, 6993 Creglingen. 56 999

GT 1.9, 5.72, TÜV 77, 185/70 v. Extras DM 7900.—. Tel. 04 21/7 23 27 ab 18 Uhr. 57 000

Seltener Gelegenheitskauf!!! OPEL-DIPLOMAT E 2.8 Ltr. AUTOMATIC, Bj. 10.75, nur 2500 km, volle Garantie, unfallfrei, NP m. Extras DM 32 000.— jetzt nur DM 24 500.—, Autohaus F. Gehrler, Moltkestr., 7332 Eislingen, Tel. 0 71 61/8 20 16. 56 770 H

Notverkauf da z. Zelt Bundeswehr, GTJ 1900, gut erhalt., Bj. 69, 94 000 km, Mot. f. 860.— DM überh., für 4250.— DM. Tel. 0 48 63/28 45 tägl. 56 771

GT, Bj. 71, TÜV 77, Kotfl.-Verbr., 235/60 Reif., tiefgel. Front- u. Heckspoiler, alle Extras, alles TÜV eingetr. zu verk. Tel. 0 83 91/35 57. 57 083

GT/J 1900, rot, Bj. 72, 37 000 km, TÜV 78, Bestzust., VB 8800.— DM. Tel. 0 48 64/5 55. 57 084

Ascona 165 Gr. P 1, Bj. 73, TÜV 77, 75% Sperre, Hü: 4,22 Recaros Twinm. Speedpil. 16fach ber. T. 0 92 25/5 88. 57 085

OPEL DIPLOMAT 5.4 L-Mot., 230 PS, Autom., EZ 72/73, TÜV 77, Farbe weiß, Vinyl Dachbez. schw., Polster: Stoff weinrot, Halogen-Fernscheinw., get. Rundumvergl. m. Scheib. antenne, el. Fensterh., el. Stahlkurbedach, Halogen-Nebelscheinw., Neb.schl. leuchte, Gasdruckstoßd., neu bereift, Stereo-Kass. Radio, Preis VHS, Anfr. bitte an: W. Weinkauff, 6101 Brandau, Tel. 0 61 67/3 30. 56 612

Manta GT/E, 6.74, 34 000 km, gr./schw., weg. Studium z. verk., VB 10 700.—. M. Wolpers, Viktoriastr. 3, 32 Hildesheim. 56 613

Peugeot

Cabrio 504 V 61 4.75, 18 500 km, neuw. met.-graphgr., Rad. u. Cass., 17 500.— DM. Chiffre A 5/57 277

Su. 404/504 GL 73/74. T. 0 89/19 65 85. 56 614

Peugeot 104, Bj. 74, TÜV neu, viele Extr., 12 000 km, DM 5800.—. Tel. 09 11/40 79 88. 56 882

Suchen neu, od. gebraucht. Hardtop f. Peugeot 204 od. 304. Autohaus W. Müller, Schederhofstr. 59, 43 Essen, Tel. 02 01/23 24 14. 56 615

Pontiac

Pontiac Firebird 400, 71/72, met., DM 10 500.—. Tel. 0 66 21/7 16 58. 56 616

Pontiac-Firebird, el. Cabrio, aus Liebhab.hd., TÜV u. Berelf. neu, evtl. inz. Tel. 04 21/55 03 43 Bremen. 56 618

Porsche VW-Porsche

Stahlgürtelreifen

195/70 HR 14 Dunlop D 1 DM 139,—
205/70 HR 14 Dunlop D 1 DM 142,—
195/70 HR 14 Pirelli CN 36 SM DM 158,—
205/70 HR 14 Pirelli CN 36 SM DM 175,—
205/70 VR 14 Pirelli CN 36 SM DM 185,—
Preise einschl. 11% MwSt., frachtfrei ab 4 Stück per Nachnahme.

PNEU-International, 6750 Kaiserslautern, Burgherrenstr. 81, Tel.: 06 31 / 5 82 00

Carrera RS, 5.73, 69 000 km, Zweitw. Garagenfahrzeug, sehr gepf., TÜV neu, Reifen neu, Recaro m. Kopfstütze, Radio, heizb. Hecksch., DM 25 800.—. Tel. 0 62 57/8 18 01. 57 014

911/T-68, S-Ausst., TÜV 10.77, überh. Mot., Zubehör, gt. Zust., VB 7900.— v. WA, Telle: 2/7" Felg., 2 Ltr.-Mot., Auspuff. Tel. 0 71 61/2 16 93. 57 015

Arztwagen 911 T Targa 125 PS, Bj. 7.70, orig. 89 000 km, unfallfr., Garagenw., für DM 10 900.— abzugeb. Tel. 0 70 42/86 47. 57 016 H

911 Targa, 2,7/150 PS ges. monat. 600.—. Tel. 04 21/59 13 40 ab 19 Uhr. 56 778

912, 54 PS, div. Extr., VB 4800.— DM. Tel. 0 25 62/2 06 45. 56 827

Porsche 911 TC

rot, in Targa-Ausführung m. Sportomatic, 125 PS, Erstzulassung 10.70, 62 000 km, TÜV 5.77, m. Stereoanl., Skiständer, sehr gut. Zust., VB 12 000.— verk. Fr. Lehner, Tel. 09 11/3 66 01.

56 892

Porsche 914, Bj. 70, 104 000 km, DM 5500.—. Chiffre A 5/56 628

VW-Porsche, 80 PS, Bj. 72, orig. km 50 000.—. Tel. 0 71 52/4 17 34, ab 1. 3. 78 0 70 44/68 27. 56 629

Suche 911 Coupé o. Targa-Unfall-Karosserie m. Brief u. Pr.ang. Chiffre A 5/56 632

Suche VW-Porsche ab Bj. 75, Tel. 0 21 02/6 84 61. 56 633

4 neue 7" ab 190.—. T. 02 31/85 13 76. 56 634

Porsche 911, 2.7 l, Bj. 74, Coupé, Norm. Benz., 38 000 km. T. 0 52 44/23 00. 56 617 H

Suche 911 S. o. Carrera Unfallwagen, Priv. Barz. Tel. 0 99 77/2 06. 56 619

PORSCHE-UMBAU. Wir machen Ihr. Porsche z. Super-Porsche, 8-9 J, BBS, TÜV-Eintrag. Tel. 0 28 55/34 67. 56 620

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 40/5 23 23 93. 56 621

Porsche Gebrauchtteile:

alle Modelle Unfallfahrzeuge gesucht. Chriscar Porsche, Industr. 55, 5180 Eschweiler, Tel. 0 24 03/2 78 38 + 2 83 66. 57 167 H

Z. verk. von Privat, 911 T Mot., 110 PS, gen. überh., 0 km m. Beleg, DM 2500.—. T. 0 47 63/2 42 v. 7-10 Uhr. 56 622

914/2.0, Bj. 73, TÜV 4.77, 50 000 km, gelb, Colorglas, Extras, techn. u. optisch erstkl., VB 11 500.—. Tel. 0 30/7 95 23 57. 66 773

356 B Coupé, 90 PS, ATM, TÜV 7.76, geg. Cabrio 60 PS od. VW Mot. zu tauschen ges. Chiffre A 5/56 774

Verkaufe Porsche Carrera 2,7, 5-Gang, weiß, TÜV 78, Bestzust., 33 000 km, DM 29 000.—. Tel. 0 22 34/7 82 87. 56 775

911 CP, Bj. 10.74, 19 000 km, silb.-met. VB 27 000.—. T. 02 51/2 59 28 ab 18.00. 57 278

PORSCHE-REIFEN

185/70 VR 15 Dunlop SP 57	144.—
Dunlop Super Sport	175.—
Pirelli CN 36 SM	175.—
Michelin XWX	199.—
215/60 VR 15 Dunlop Super Sport	234.—
Pirelli CN 36 SM	253.—
Inkl. MwSt., frei ab 4 Stck., Versand p. NN.	
REIFEN-HUFFKEN, 5951 Neu-Listernohl	
Tel. 0 27 22/74 62	

Carrera Coupé mit Sportomatic für sofort oder späteren Zeitpunkt zu kaufen gesucht. 6430 Bad Hersfeld, Postfach 321. 55 661

Suche Porsche 2,7 bar. 07 21/48 33 85. 57 279

911 S, Bj. 72, 2,4 l, Extr., grün, sehr gepfll., 15 600.— DM. T. 0 51 51/6 28 55. 57 280

Sportwagen-Zentrum

FLEISCHHAUER

Ständige Großauswahl an Porsche Neu- u. Gebrauchtfahrzeugen. Probefahrt aller Modelle, auch Porsche-Turbo - 924 jederzeit möglich. 5 Köln 51, Am Raderberggürtel, Tel. 38 50 54

VW Porsche 2,0, Bj. 73, 68 000 km, L-Ausst., Stereo, Wärmel., Kuppl., Reifen neu, gepfll. DM 9500.— od. bestes Angebot, nehme Polo od. Audi 50 in Zahlung. Tel. 0 91 29/87 73. 57 281

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

Wir bieten an: Vorführwagen — 3 Porsche 924, 2 Porsche 911, 2 Porsche Carrera, 1 Porsche Turbo. Weitere 40 neue und gebrauchte Porsche sofort lieferbar. Alle Modelle, in allen Preislagen, mit schriftlicher Garantie, TÜV-frei, Inzahlungsn., Finanzierung. Bevor Sie sich entscheiden — sprechen Sie mit uns. UELLENDÄHLER STR. 245 TEL (0202) 705070

Porsche 911 T Targa, Bj. 70, lindgrün, TÜV 77, Lack neu, 5-Gang, Corsorsch., S-Felg., neue Kuppl., Cible; Radio z. verk. Preis DM 9800.—. Tel. 0 96 34/5 71 v. 18—20 Uhr. 57 282

911 T, Bj. 69, Farbe schwarz/gold, Motor v. 5000 km nachweisbar überh., Umbau auf 76 Carrera RS, 8" u. 9" Felgen, großer Front- u. Heckspoiler, Quadro-Anl. m. 4 Lautsp. F. Höckesfeld, Osterfeldstr. 66, 465 Gelsenkirchen 56 884

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 57 158 H

Porsche 911 Coupé, 2,7 l, EZ 5.74, 5-Gang, S-Ausst., Stereo, Hecksch., neuw., neue Ber., unfallfr., Bestzust. Tel. 0 24 51/37 15. 56 626

911 T Coupé 72, 80 000 km, Bestzust., 13 500.— DM. Tel. 0 61 22/1 21 40. 57 283

914/4, Bj. 72, TÜV 77, 1. Hd., 55 000 km, 2 Satz Reifen, viele Extras, VB 8750.—. Tel. 0 25 24/56 88 täglich ab 20 Uhr. 56 886

914/2,0, 73, 56 000 km, metallicgrün, Sport- u. Komfortausstatt., Stereo-Cass., VB 9700.—. Tel. 07 31/2 19 69. 56 776

TEBERNUM-GEBRAUCHTEILLAGER UNFALLWAGEN-ANKAUF

Motore 2,0—2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

911 E Coupé, 2,4 l, Erstzul. 7.73, signalgelb, 78 000 km, S-Ausst., DM 16 300.—. Tel. 0 73 07/69 58. 56 883

Porsche-Barankauf

Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Uellendahlstr. 245 Tel. (0202) 705070

Su. bis Ende Februar Porsche Targa. Barpreis bis DM 25 000.—. Zuschr. unter Chiffre A 5/56 623

Porsche Turbo-Carrera o. 911 Targa, neuw., geg. bar ges. T. 0 52 02/33 36. 56 625

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60.

Orig. Carrera, 73 (Zweitw.), s. gepfll., Motor 1a, ca. 65 000 km, Stereo-Rad., autom. Antenne, elektr. Schiebed., gelb, Bereifung neu, abs. Bestzust., VB DM 25 500.—. Tel. 0 62 98/54 04. 56 885

Gebrauchtteile aller Typen am Lager Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waidweg 2, Telefon 07 21 / 59 28 61

Abarth Auspuff für Porsche 2,2 l verkauft. Tel. 07 11/46 69 43. 56 888

Porsche Carrera, 2,7 l, Bj. 73, 1. Hd., 48 000 km, schwarz m. weißen JPS-Streifen, DM 27 500.—, Finanzierung u. Pkw-Inzahlungnahme möglich. Tel. 07 11/75 53 47. 56 889 H

Targa-Dach, Kotflügel links und andere Teile für 911, Bj. 71, gesucht. Tel. 0 53 41/3 85 82 ab 19 Uhr. 56 891

Suche 2 Stück 245/60 VR 14 neuw. Pirelli CN 36. T. 0 30/8 86 57 12. 57 093

914/6, Bj. 72, TÜV 2 J., div. Extr. in gut. Zust. z. verk. Tel. 0 62 45/76 65. 56 887

Porsche Carrera, 1.76, Extras, unt. Neupreis. Tel. 02 02/30 82 22. 56 890

100% Kauf jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/26 73 57. 57 155 H

911 S Targa, Bj. 10.70, 55 000 km, met.-blau, Recaro-Ledersitz + vollständige Lederausst., Color- u. heizb. Hecksch., orig. Frontsp. Halogen-Zusatzscheinw., Stereo-Cass.-Radio, in sehr gepfll. Zust. f. DM 10 800.— zu verk. H. Klesing, Markt 2, 534 Bad Honnef, Tel. 0 22 24/24 45. 57 086

912, TÜV neu, Bj. 65, AT, SSD, DM 4400.—. Tel. 0 71 34/37 46, nachm. 56 777

911 E Targa, 6.71, 1. Hd., 100 000 km, DM 12 500.—. T. 0 61 21/56 27 26. 57 087

914/6, Bj. 3.72, weiß, VB 8500.—. Tel. 0 61 31/91 41 von 10—18 Uhr. 57 088

Suche 911, Unfall o. Motorsch., priv. Tel. 0 23 25/3 14 16. 57 089

912, DM 7900.— f. DM 10 000.— überh., Türen, Kotfl., Mod. 74, Mot. neu, Tel. 0 22 06/76 05. 57 090



Gebrauchtteillager Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Carrera 3,0, Inzahlungsn. mögl., auch Unfallw. T. 0 72 54/10 15 nur 15—17 h. 57 091

PORSCHE-REIFEN

185/70 HR 15 Pirelli 446	115.—
185/70 VR 15 Dunlop SP 57	144.—
Goodyear Grand Prix mit weißer Reliefschrift	158.—
Pirelli CN 36 SM	175.—
Dunlop SP Sport Super	175.—
Michelin XWX	198.—
215/60 VR 15 Dunlop Sport Super 234.	234.—
Pirelli CN 36 SM	234.—
andere Größen bitte anfragen.	
Versand per RM, frachtfrei ab 4 Stück.	
FRITZ INILE - Reifenhandel KG	
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 80	

911 T-Motor, 110 PS, 32 000 km, kpl zu verk., VB 1850.— DM. Jantzen, Schildehauser Str. 12, 4515 Bad Essen. 57 092

Porsche-Barank. T. 0 70 42/76 47. 57 157 H

Porsche 911 T Targa, Bj. 71, TÜV 2.76, orange, Radio m. Cassettenrek., Leichtm.-Felgen, Fahrz. generalüberh., fast neu bereift, DM 12 800.—. DB-Vertr. Adolf Hess, 55 Trier, Tel. 06 51 / 4 61 61. 57 004 H

Dunlop - Stahlgürtel

Sp Sport Super, gar. I. Wahl

Ihr Vorteil: Montieren und Wuchten in unserem Fachbetrieb oder Sofortversand per NN.

Größe	DM	Größe	DM
185/70 HR 13" 107		195/70 HR 14 144	
175 HR 14 112		195/70 VR 14 171	
175 HR 14" 124		205/70 HR 14 146	
185 HR 14 124		205/70 VR 14 184	
185 HR 14" 130		185/70 VR 15 175	
185/70 HR 14" 132		215/60 VR 15 234	

* - schlauchlos. Preise inkl. MwSt. Dazu auf Wunsch die weiße Reliefschrift zum Aufkleben — DM 11.—, pro Reifen. Beratung und Bestellung per Telefon.

Reifenmontat, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18
Telefon: (06 11) 41 90 42

Suche Porsche 356 Cabrio, zahle bar bis DM 2000.—. T. 0 51 41/8 11 42. 57 006

Motoren, 358, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51 / 7 87 43. 57 150

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot, und Jacques Séguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erleben, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV — Erlebte Auto-Abenteuer“. Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

BOSI der Spurtschnelle



ABE (TUV-gen.) für Mini, Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Alfaud., Opel, Ford, VW Golf, Scir.

von Technikern aus dem Rennsport entwickelt

DR. HÜHN — Sport — Styling
7119 Ingelfingen, Postf., Tel. 0 78 40/21 00

Chrom-Effekt-Lack

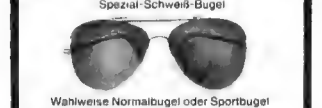
Für Felgen, Wind sportlich. Sieht aus wie Chrom. Keine Silberbranze. Sprühdose. Versand sofort per Nachnahme.



ASZ-GmbH
5 München 20, Hirschgasse 34
Telefon: (0 89) 47 89 61
ASZ K.-H. Schmidt KG, 52 Hagen,
Postfach 244, Tel. 0 23 81 / 2 11 61

event 21

Die Federleichte mit dem bombenfesten Sitz



Wahlweise Normalbugel oder Sportbugel

Pilotenbrillen-

Fassung: Polarisierende Spezialschoben gegen störende Blendung — splitterfrei — kratzfest — farbtreu — paßt jeder Kopf- form (Gesichtsbreite) — incl. Etui.

Modell PL 210 Neusilber

Normal- o. Sportbugel* DM 39.50

Modell PL 212 mattschwarz

Normal- o. Sportbugel* DM 42.50

* bitte angeben, sonst Normalbugel

10 Tage Rückgaberecht

NN-Lieferung + Versandkosten

AMS WESA Versandhandels GmbH

6374 Stenbach Postfach 149

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix	White Letter
185/70 HR 13 WL 91.—	195/70 HR 14 WL 139.—
185/70 HR 13 97.—	205/70 VR 14 WL 174.—
185/70 VR 13 WL 132.—	215/70 VR 14 WL 199.—
185/70 HR 14 WL 158.—	185/70 VR 15 WL 159.—

WL — mit weißer Reliefschrift

einmischl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Inile, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 18 38

Automatischer Pilotenchronometer mit zentraler Minutenanzählung liefert:

H. Sinn, Parkweg 6—12,
6 Ffm. 90, Tel. 06 11/78 27 14



Preis: Stahl DM 495.—
matt-black DM 555.—
Bundeswehr und Lufthansa
fliegen nur mit Sinn-Chronometer

Neuen Katalog '76 gratis anfordern!



ZUBEHÖR-KATALOG 76/1

Zur Beachtung:

Auto-Albrecht

Über 5000 Artikel, größtes Motorsport-Programm, z. B.: Überrollbügel, Kotflügelverbreiterungen, Spoiler, Ölkühler, Ölwanenschutz, Vergaser-Anlagen, Sportnockenwellen, Cible-Lampen, Hosenträgergurte, Scheel-Sitze, LM-Räder (ATS, BBS, Ronal), Borrani-Turbo- räder, Lederlenkräder „Indiana- polis“, Bilstein- u. Koni-Stoßdämpfer, Sportauspuffanlagen (Abarth, Sebring, ANSA, S & S), Kompressor-Fanfare, Sturzhelme usw.

Unsere Kunden erhalten den 76er Katalog automat. ohne Anforderung!
7750 Konstanz 11, Tel. 0 75 31/2 37 42
Postfach 6684, Telex 733 263

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile z. verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61/19 90 96.

57 164 H

Targa-Glasdach f. Porsche Targa zu verkaufen. Tel. 07 61/6 31 58. 57 013

Original-Porsche, 3 Ltr., Leichtbau-Coupé, Gr. 3, opt. vorbereitet, f. d. Renn-Saison 1976 z. vermieten. Nur ernsth. Interessenten wenden sich an: Chiffre A 5/58 630

911 T Targa, 2,4, blau-met., 5-Gang, neu bereit. Extras, schicker Wagen, Bestzustand. Tel. 0 66 21/39 35. 57 338
Carrera, G-Modell, 74, hellgelb, 37 000 km, Bilstein, 7 + 8"-Felgen, Stereo, unfallfrei, DM 27 500 + MwSt. Tel. 02 31/85 13 76. 57 353

Gebrauchte-Verk., suche def. Motoren + Unfallwagen, AT-Mot. m. Garantie, Mot.-Reparaturen u. Mot.-Finanzierungen möglich. Theimann, Halver, T. 023 53/22 99. 57 159 H

Renault

ALBERT-Umbausitze R 5, R 9/10/12, 75 bis 90 PS/Din
ALBERT-Nockenwellen, Wörgl, Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 / 24 83

Verk. Alpine 1300 S, 88 PS, Bj. 71, Tel. 0 61 57/52 65, 0 62 51/7 41 79. 56 635

Renault 30 TS, Vorfürhswagen, beige-metall, ca. 7000 km, mit hohem Nachlaß abzugeben. T. 0 24 34/41 81/19 78. 56 780

Renault R 17 TL, s. gepflegt, 1. Hd., Bj. 74, blau-met., Radio, elektr. SSD - Ant., Alu-Felg., TÜV 2/78. 095 44/70 66. 57 284

R 8 Automatik, TÜV 12/77, 1000 ccm, 40 PS, VHB 2200.- DM. 0 61 31/4 15 35. 57 017

Suche Alpine 1300 bis 6000.- DM. Tel. 0 71 51/7 24 03. 57 018

Alpine 1300 Gordini, 5-Gang, TÜV 77, U.-Bügel, 8fach bereit, 6 Jx 13, Bestzustand. T. 0 93 39/2 83. 56 893

Renault Alpine 1600 SI, Bj. Ende 74, 15 000 km, Überrollbügel, Frontspoiler, Heckflosse, Abarth-Auspuff, für DM 23 500.-, NP 32 000.-, Finanzierung u. Pkw-Inzahlungnahme mögl. Tel. 07 11/75 53 47. 56 894 H

Suche Alpine 1300 bis DM 6000.- bar. Zuschriften unter Chiffre A 5/58 895

RENAULT 17 TL, Zul. 7.75, 5000 km, citro-gelb, in gepflegtem, neuwert. Zustand, DM 2200.- unt. NP abzugeben. H. Herm, 78 Offenburg, Tel. 07 81/7 00 51. 56 896 H

Verk. Alpine 1300, Bj. 11.74, km 15 000, gelb, Extr., Überrollbügel, Becker Aut., Festpr. 14 500.-. Tel. 06 34 06/24 44. 56 897

Renault Alpine 1600 SI, Bj. 74, wenig km, zu verkaufen. Preis VHB. Tel. 0 68 21/2 11 15 abends. 56 898

Verkaufe Alpine 1600 SI, 8.74, 18000.- DM, Tel. 07 21/2 46 74. 56 781

Renault R 17 TL Coupé, 24 600 km, Bj. 2.74, 1. Bes., DM 6000.- unter Neupreis, Autohaus F. Gehr, 7332 Eislingen, Moltkestr., Tel. 0 71 61/8 20 16. 56 782 H

Alpine 1600, TÜV 1.78, viele Neut. u. Extr., Bestzust., W. Schmitz, Hebbornestr. 114, 5070 Berg.Gladbach. 56 636

Rennwagen

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21/3 17 12

Verk. BMW-Rennteile v. 2002. BMW-Spitzenmot., 2 Ltr., Garant. f. 219,6 PS, 30,0 kp, Preis DM 5000.-. Tel. 0 80 42/85 64. 56 637

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83
oder unsere Repräsentanz: Heinz Schenkel,
58 Wuppertal 21, Tannenbaumweg 123
Telefon 02 02 / 46 43 67

Verk. aus BMW 1602, Gr. 2, sämtl. Teile, Motor 170 PS, Getr., Sitz, Bügel, usw., Alu-Felg. + Racing 8 x 13. Tel. 02 34/30 02 61 ab 18 Uhr. 56 783

FV 1300 Fuchs mit Hänger preisgünst. zu verk. Tel. 0 81 52/19 65. 56 784

Erich Kästner verk. bekannt schneller URD 774, Gruppe 6, Stand 76, Bj. 74, Ford-BDA 1600, 215 PS, 8fach bereit, 25 Übersetzungen, VB 24 000.- (ohne Motor 15 000.-), Pkw od. Kombi wird in Zahlung gen. Tel. 07 11/48 22 35. 57 094

VW Käfer, Gr. 2, 132 PS, 3tgr., 9"-Felg., Berggetriebe, usw., 5000.- DM, Hänger 1000.- DM. Tel. 0 69/60 41 52. 57 095

NSU TT, Gr. 2, in Teile m. Hänger billig z. verk. T. 07 21/57 61 72 ab 17 U. 57 096

Optimaler Cooper S, für Slalom und Berg, u. a. 7 Gesamtsiege, 20 Klassensiege, VB DM 7000.-. R. Hartmann, T. 0 22 04/8 19 13. 56 899

Neuw. Rennoverall, s.-grau, Gr. 52, NP DM 440.-, zu verk., DM 280.-. Tel. 0 71 50/52 48. 56 900

Zöliner-Motor FV 1300 (3 Rennen gel.), 1 Satz Regenreifen (Firestone) z. verk. Tel. 0 30/6 84 40 72. 56 901

Toyota 1000, Bj. 9.75, Einzelstück mit allen TÜV-Eintr., Motor 1300 ccm, über 70 PS, inkl., Bilstein-Rennfahrw. und kürzerer Achsübersetzung. Ausstattung: Verbundglas, Überrollbügel, 2 Schalensitze, Feuerlöscher, div. Armaturen, Zusatzlampen. Karosserie stark erleichtert und verstärkt. DM 13 000.- inkl. MwSt. POSTER-TOYOTA-TEAM, Rellinghauserstr. 302, 43 Essen, Tel. 02 01/25 01 91 und 25 02 03. 57 285 H

GS-BMW 2002, Gr. II, Grund neu aufgebaut, Lack neu, 220 PS-Einspritzer, 5-Gang, 3 HA mit 75% Sperre, 2 Satz Räder 13", matter Vollkäfig, u. v. m., Einsatzfertig mit Wagenpaß, inkl. MwSt. DM 22 000.-. GS-BMW 2002, Gr. II, wie GS-Werkswag., generalüberh. u. neu Lack., o. Motor, inkl. MwSt. DM 21 000.-, oder mit def. Orig. 16-Vent.-F II-Motor, inkl. MwSt. DM 26 000.-. GS-BMW 2002, Gr. II-Karosserie, leicht unfallbesch., inkl. MwSt. DM 800.-. Anfragen an: GS-TUNING, Herr Blank, 78 Freiburg, Rehlingstr. 6, Tel. 07 61/7 20 13. 57 286 H

Achtung - Gelegenheit! Mach 1 G-Rennkart, rennfertig, mit 2 Spitzenmalcos, mit allem Rennzubehör, für 4500.- zu verk. Toni Beckenbauer, Tel. 0 60 62/33 37. 57 287

Für BMW 2002 verk. 1 Satz Dunlop Intern. o. Felg., 200/550-13 u. 4.50/11.60-13, 1 Satz Dunlop Slicks m. Felg., 10 1/2" u. 12", 2 Weber-Doppel-Vergaser 45 DCOE m. Sportluftf., alle Teile spottbillig. Suche 5-G-Renngetriebe (auch def.). Tel. 0 65 31/51 37. 57 288

Super Vau! Günstig! mit 2 Motoren u. viel Ersatzteilen. Nehme Pkw od. Motorrad in Zahlung. Tel. 0 70 33/71 83 oder 0 70 31/7 12 90. 57 289

2002, Gr. II, günstig zu verkaufen. Tel. 0 28 42/4 10 88. 57 290

F. Super Vau, Kaimann, 71, Stand 73, techn. u. opt. einwandfrei, rennfertig, Preis VHS. Tel. 07 61/6 38 38 abends. 57 291

Möchten Sie gerne Formel III fahren? Kompl. Ausrüst. 2 Fahrzeuge, Bj. 75, 2 Mot., sämtl. Übersetz., u. Lkw, auch getrennt zu verk. Tel. 0 71 51/5 41 82. 57 292

Gr. 1 Abarth A 112, Bj. 73, mit Zub., Pr. DM 4950.-. Tel. 0 22 21/47 38 49. 57 019

2 Carrera RSR, 3 L, Gr. 4, 914/6, Gr. 4, verk. günst. Fa. H. Engbert, 474 Oelde, Tel. 0 25 22/22 11. 57 293

Porsche VW-Porsche

911-Motoren, 15-20 Stück, gebraucht auf Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.

Porsche 911 Coupé, 5-Gang, 130 PS, TÜV 77, S-Felg. u. sonst. Extras, DM 4900.-. T. 07 81/7 24 82 ab 18 Uhr. 57 005

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 08 11/49 19 58. 57 152 H

911-Motoren verk. Tel. 08 11/49 19 58. 57 153 H

AUTO-SERVICE

Altman - Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Kartserie

Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt. TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.

56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Turbo u. Carrera Hecksp. m. Gum. 650.-, 4 Turbo-Kotflügelverbr. 300.-, 73er V Carr.-Stoßst. 245.-. T. Hs 061 29/80 61. 57 156 H

911 CS Carrera mit Spoiler, 7 + 8 J-Felg., sign.-rot, unfallfrei, 1. Bes., TÜV-geprüft, Bj. 4.73, opt. Zustand, verkauft. Tel. 0 24 21/29 48. 57 008

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

ACHTUNG! 2,4 I S Targa, zu verk. m. Radio-Tonband, Autotel., Mot. 0 km, 3 Mon. Garantie, Carrera-Stoßstange u. Heckflosse orig. Porsche, alles eingetr., Top-Zust., auf Wunsch mit Spurverbreiterungen 7 + 8" gegen Aufpreis, VB 23 500.- DM. Zu errfragen: Autohof Theimann, Halver, Tel. 0 23 53/22 99. Finanzierung möglich. 57 009

PORSCHE - REIFEN

Pirelli CN 36 SM 185/70 VR 15 DM 170.- Preis einschl. 11% MwSt., Lieferung frachtfrei ab 4 Stück per Nachnahme. PNEU-International, 6750 Kaiserslautern, Burgherrenstr. 81, Tel. 06 31 / 5 82 00

914/6, Bj. Mitte 71, TÜV 77, wie neu, DM 8900.-. T. 0 71 24/8 52. 57 337

Porsche-Teile: 1 Turbo-Spoiler m. 6 650.-; 1 Car.-Frontspoiler 73er 245.-; 1 Car.-Heckspoiler 73er 295.-; 2 Wärmetauscher 914/6 neu 800.-; div. 3,0 Ltr. Car.-Teile u. Motor-Teile. Tel. 06 11/30 31 47. 57 335

Porsche Export

Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 57 151 H

Porsche 911 S Coupé, 11.72, 59 000 km, LM-Felg., Vipergrün, Sportautomatic, Komfort-Ausst., Sportsitze, R + L, Heckscheibenwischer, Radio Coburg-EL, Kopfstützen, Stabilisatoren, 3 P Autom.-Gurte, Halogen-Nebel-lampen, Nebelschlußleuchte, DM 22 500.- VHB. Tel. 0 67 21/1 20 91. 56 779

911 Coupé, v. WA, Bj. 3.75, 13 800 km, Indischrot, 5-Gang, Stabis, Radio. Tel. Geschäft: 07 11/6 20 35 35. Privat: 07 11/53 96 85. 57 010

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21, (Daxlanden), Waldweg 2. Telefon 07 21/59 26 61

911 Targa, 7.74, 36 000 km, unfallfr., 5-Gang, S-Ausstattung u. Extras. Tel. 0 40/6 78 15 33. 57 011

912, überh. Motor m. Garantie, einwandfr. Zust., f. DM 5800.- zu verkaufen. Tel. 0 73 92/32 30. 57 012

Fiat 124, Sport Spider 1800, 74, rot 8 950.-
911 T Targa, 2,2 L, 125 PS, grün 10 900.-
BMW 2002 III, 75, silber, Alu-Felg. 12 900.-

911 T Targa, 2,4 L, 73, orange 18 900.-
BMW, 2,8 L, 9.75, weiß, 18 000 km 21 950.-

911 Targa, Jubiläumsmod., Sportomatic 30 900.-
DeTomaso, Longchamps, 9.75, NP 58 000.-, rot-metallic, autom. Klimaln., Stereo 36 000.-

57 352 H

Porsche-Teile: 1 Turbo Heckspoiler m. Gum. 590.-; 1 Car.-Frontspoiler 73er 190.-. Tel. 0 60 55/56 96, täglich v. 17-20 Uhr. 57 336

3,0 I-Motor, Straßenversion, ca. 250 PS, 9500.- DM; 5-Gang-Getriebe m. Sperre, 2,7 L, 2200.- DM; 6 Zylinderköpfe für 3,0 I-Motor, altes Gehäuse m. 49,0 u. 41,5 Ventilen neu, 2750.- DM. Horst Rack, 6 Ffm. 50, Nidacorso. Tel. 06 11/57 50 50. 56 624

Saison 76, optimaler Gr. 1, Simca R2, Bj. 73, 28 000 km, neuest. TÜV, kein Rennen gelaufen, div. Rennreifen, DM 4500.—, Tel. 0 30/66 57 17. 57 020

Opt. Rennkart m. Motor für Saison 76 aus berufl. Gründen zu verk., 1950.—, DM. Tel. 0 21 59/32 73. 56 902

Rennfertigl. Verk. opt. u. techn. opt. BMW-2 Ltr., Gr. II, 225, 0 km. Alle Verbesserungen. Tel. 02 21/5 99 24 29. 56 903

Weg. Aufgabe des FV-Sports div. Teile spottbillig abzugeben. B. Lorenzen. Tel. 0 40/7 12 30 12 od. 21 49 25. 56 638

Je 2 BBS 7 x 13, 9,5 x 13 m. Firestone-Slicks, fast neu, VB DM 1450.—, Tel. 0 50 31/45 64. 56 639

Rolls-Royce

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf

AUTOHAUS STRACHE

62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 78 16 78

Rolls-Royce

Silvershadow, Bj. 72, 93 000 km, unfallfrei, TÜV-frei, 1. Hand, Chauffeur-gepflegt, DM 55 000.— inkl. MwSt.

Lex Autohaus

5 Köln 1, Hohenzollernring 29
Tel. 02 21/23 45 77 57 097

GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 10-1
57 121 H

Zu verkaufen: Rolls-Royce 20/25 Saloon, sehr gut. Zustand, Bj. 1.36, techn. + opt. wirklich wunderbar, schwarz, mit silbergrau, innen: vorn dunkelrotes Leder, hinten zwei extra Sitze, Stoff beige, jetzt DM 29 500.— inkl. evtl. Inz.nahme möglich. P. J. Oldenhof, B. V. Enschede-Holland. Tel. 00 31/53-31 09 61. 54 714

Bentley T, Bj. 73, metall.-grau, km 28 000, neuw., Stereo + reichhalt. Sonderausst., beiges Leder, VB 60 000 DM. Tel. 06 11/63 20 97. 57 021

Rover

ALLRAD SCHMITT

Wir lief. nicht nur alle neuen u. geb.

LAND + RANGE ROVER
ab Lager, send. reparieren sie auch in unserer großen mod. Spezialwerkstatt für alle GELÄNDEWAGEN mit großem Ersatzteillager. Für Export: Tax-free-Verkauf mit Sondernachlaß. Tel.-Sammel-Nr. 09 31/4 80 05

8705 Würzburg-Nürnberg
Einsteinstraße 2

Land-Rover 88 u. Land-Rover 109, Benzin, zu verk. Tel. 0 30/4 65 29 59. 57 294

Range Rover, 38 000 km, VB. Tel. 02 11/50 38 16. 57 023

Land-Rover Typ 88, Bj. 73, 58 000 km, Hardtop, Tepend., Anhänger, Zusatztank, Radio, bester Zustand, VB DM 13 500.—, Tel. 0 64 31/4 21 61. 57 024

Rover 2000 TC, EZ 1.74, 1a Zustand. Tel. 05 11/63 00 07. 57 098 H

Land Rover

Alle Modelle kurzfristig lieferbar.
Telefon 0 91 31 / 3 31 58

109 Station, sehr gepflegt, viele Extras. Tel. 0 23 32/45 35. 57 099

British Car Centre

Rover-Gebrauchtwagen zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 63.

Verkaufe Rover 2000 TC, 110 PS, rot, schw. Leders., Bj. 11.69, 11 000 km. TÜV 12.77, in CH überholt, Belege. Tel. 0 76 61/8 31. 56 840

Suche Land-Rover 109 Diesel Stationswagen gebraucht. Tel. 0 93 21/64 37. 56 642

RANGE ROVER

Liefert ab Lager
Fa. Friedrich E. Uphoff, Leonberg,
Tel. 0 71 52/2 53 88. 57 295 H

Rover 3500 V8, Bj. 3.73, TÜV 77, km 50 000, mex. braun, orig. Lederausst., neu bereift, Preis VB. Tel. Dr. Schendel, 0 28 22/5 22 38. 57 022

Land-Rover 109 Long Diesel, reparaturbedürftig, auch älteres Baujahr gesucht. Tel. 0 93 21/64 37. 56 904

Land-Rover Safari, 109/88, Bj. 70, Bestzust., VB 8000.—, Tel. 0 61 72/52 24. 56 641

RANGE + LAND-ROVER sof. lieferbar:
Finanzg. mögl.: Fa. Fink, Tel. 0 72 54/10 81

Land-Rover 88, Hardtop, Campingausbau, Bj. 8.74, TÜV 9.77, 39 000 km, Zusatzausrüstung. Telefon 05 51/7 28 49 abends. 56 785

Originalteile günst. Tel. 0 61 74/54 60. 57 160 H

Saab

SAAB 96 V4, 7.75, 28 000 km, unfallfrei, 25% unter NP zu verkaufen. Tel. 0 40/47 84 89 abends. 57 100

SAAB 99 TA, 74, DM 10 900.—, u. SAAB 99, 70, DM 7600.—, Tel. 0 79 51/2 31 23. 57 101

Suche lfd. gepfl., unfallfr. Saab 95/96 V4, nur orig. Lack, auch mit Motor- oder Getriebschaden. Tel. 02 31/14 67 51. 57 025

Saab Kombi Coupé, 95 PS, 39 000 km. Zul. 11.74, NP 20 500.—, Radio, Pr. VB 13 000.—, Farbe gold. T. 0 23 53/38 96. 56 643

Siata-Spring

Spring-Gebrauchtwagen zu verk. M. Woike, Tannenstr. 30, 2951 Idarfehn. 87 296

Simca

Rallye 2, Bj. 10.74, 18 000 km, 1. Hd., neuw. Zustand, unfallfr., DM 5800.—, Tel. 0 60 21/7 34 77 o. 2 10 01 H. Stöhr. 57 297

S. f. R2 Gr. 1 Rennzubeh. 02 34/7 49 43. 57 298

Simca Rallye 1, Bj. 8.73, TÜV 11.77, VB 3500.—, DM. Tel. 04 71/4 20 20. 56 644

Simca Rallye 2, Bj. 11.74, H.-Gurte. Überrollbügel, 9fach bereift, viele Extras, für 4900.— DM zu verk. Tel. 0 23 73/7 21 59. 56 905

Simca 1100 T1, EZ 9.74, 38 000 km gepfl., VB 7000.—, Tausche geg. Rallye II ab Bj. 74. Tel. 04 21/45 15 97. 57 102

8 Rennpleuel, erleichtert, gewuchtet, poliert à 80.—, 1 Doppelverg.-Anl. v. 1200 S, kpl. 180.—, 2 gelbe Koni hi. 110.—, Tel. 02 01/58 79 77. 56 645

Sportwagen

Renault Alpine 1300, neuwert., preisgünstig abzugeben. T. 0 63 48/4 34. 57 103

Steyr-Puch

Suche Motor, 50 oder mehr PS. M. Hansen, Alandsgade 3 STV, 2300 Kopenhagen S, Dänemark. 57 026

Suche Steyr-Puch Haflinger. Tel. 08 21/34 26 77. 56 906

Leisten Sie sich mal was Spitzes..



5,-

Schon 5 Mark für eine dieser kleinen blauen Sporthilfe-Nadeln helfen unseren Spitzensportlern, chancengleich in die Olympischen Spiele 1976 zu gehen.

Setz: Arangel, Boch, Typographic

Ich tu was,

und deshalb bitte ich um Zusendung von einer/mehreren Sporthilfe-Nadel(n) zur Unterstützung unserer Sportler.

Überweisen Sie pro Exemplar DM 5,- mit einer Zahlkarte an die

Stiftung Deutsche Sporthilfe,

6 Frankfurt/Main, Otto-Fleck-Schneise 12,

Postcheckkonto 227-600

und geben Sie bitte am linken Zahlkartenabschnitt an, ob Sie die Anstecknadel, den Autokleber oder den Button wünschen. Vielen Dank!

Bürgerinitiative Stiftung Deutsche Sporthilfe



Chancengleichheit für den deutschen Sport

Toyota

Toyota Corona Mark II, 2 l, 89 PS, Bj. 73, 47 000 km, 1a-Zustand, DM 6000.—, Tel. 07 21/40 35 54. 56 646

Triumph

TRIUMPH-ERSATZTEILE

für TR 3/4/5, Spitfire-Herald, ältere Mod., auch Gebraucht- u. Blechteile
NN-Versand, Telefon 0 89 / 52 17 29

Spitfire MK IV, 70 PS, 8,75, 7000 km, Radio, Winterr. zus. umständehalb., 10 000.— DM VB. Tel. 0 43 37/4 40. 56 790

TR 6 Pl, 9,74, 1a-Zust., Hardt., Extr., 11 500.—, Tel. 0 84 53/76 48. 56 647

Spitfire MK IV, Bj. 74, orig., 38 000 km, 1. Hd., s. gepfl. T. 0 71 52/4 17 34, ab 1.3.76 Tel. 0 70 44/68 27. 56 648

TR-Shop vk. Teile TR 2-5. 040/486541. 56 649

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43 / 25 86. 57 161 H

Suche TR 2-3 zum Ausschachten od. Teile. Tel. 0 29 43/25 86. 57 104

Triumph Stag, 4,74, Hardtop, Radio, Lm-Felg., 53 000 km, DM 16 500.—, Tel. 0 22 73/5 24 68. 57 105

TR 6, Erstzul. 23, 38 000 km, TÜV 78, Rechtsl., 185/70, 1a-Zust., günstig z. verk. Tel. 0 72 52/23 21. 56 789

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 63.

TR 5, Frontschaden, DM 2000.—, auch Einzelteile, Hardtop, 6 Mon., 850.—, Tel. 0 63 31/6 48 35, 8-18 Uhr. 56 788
Originalteile günst. T. 0 61 74/54 60. 57 163 H

Gebrauchteile.
Tel. 0 29 43 / 25 86. 57 162 H

TR 4, Bj. 63, Zweitwagen, TÜV 78, schwarz, Speichenräder, u. diverse Ersatzteile, VB DM 3500.—, Telefon 02 09/4 27 14. 57 027

MK 3, Bj. 70, Mot. gen.überh., 0 km, 68 PS, beide Däch., n. Lack., Radio, VB 4000.—, W. Ahrens, Heinrich-Plett-Str. 6, 2850 Bremerhaven 56 909

Triumph GT 6 MK 3, 74, 25 000 km, weiß, Pr. 7000.—, Tel. Mo-Fr. von 8-17 Uhr, 0 94 51/2 05 (Grütnert) od. Tausch. 56 910

Wir wählen nach älteren, neuen, verunglückten Engländern, Ersatzteile-Verkauf. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 56 908 H

Verk. Hardtop TR 6, maronenrot, DM 650.—, Tel. 0 23 23/59 62 78. 57 300

TR 6, opt., Bj. 73/74, rot oder grün gesucht, Barz. Tel. 0 22 21/34 53 33 ab 18 Uhr. 57 301

Niedrige Preise durch Eigenimport
Citroen — Jaguar — MG — Rover
Triumph — Peugeot
fabrikneue Fahrzeuge m. Garantie.
Lichtenberg Importe, Tel. 0 21 51/5 24 26 + 5 21 98, Bürozeit 9-13 Uhr.
57 124 H

Billige Teile verkauft. Tel. 0 21 05/44 96 von 11-19 Uhr. 57 320

Suche TR 6-Unfall. Tel. 0 98 45/3 83. 56 787

TR 4-Teile, 1 Mot. kompl. 800.— DM, Einbauf. 1 Mot. m. Zylinder (defekt) 500.— DM, Getriebe 350.— DM, Hinterachse 300.— DM, Felgen m. Ber. à 70.— DM, andere Teile auf Anfrage. Tel. 0 26 03/59 03 nach 18 Uhr. 56 907

TVR

TVR-Deutschland

645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 61/5 82 84 + 5 29 59
Suche TVR 2500. T. 06 11/52 15 05. 56 911

Veteranen

Alfa Romeo Giulia Sprint Special (rare) Carr. Bertone Moteur Connerro 1600 CC 1963. P. F. Theunissen, rue de Rosières 46 1301-Bierges, Belgium. 57 344

La Licorne Berline, 1931, Orig., neue Bereifung, s. gu. Zust., DM 9000.—, Festpr. G. Mundel, 92 Rue Logelbach, F-68000 Colmar/France. 57 345

Neuanfertigung Räder f. BMW 328. Bitte sofort schreiben an: F. Turnwald, B.P. 5, F-57150 Creutzwald. 55 657

English Daimler, Typ Empress Special Sports Coupé, 2,5 Ltr.-Mot., 88 STÜCK GEBAUT, Bj. 50, orig. 70 000 Meilen, sehr guter Zustand, TÜV 10.77. Tel. 0 73 35/66 83 n. 18 Uhr. 58 918

ACHTUNG LIEBHABERSTÜCK! MG-TD, Bj. 51, in erstklassigem Zustand, in England generalüberholt, völlig orig. rote Ledersitze, Gepäckträger, TÜV 9/78, VB DM 10 000.—, Erwin Stangl, Steinweg 70, 8440 Straubing. 57 029

Oldtimer zu verkaufen. **DKW F 5**, Bj. 1938; **Alfa Romeo Cabrio**, 4türig, Bj. 1943; **Mercedes 180**, Bj. 1964 m. Orig. km 85 000 u. TÜV (Preisangeb.), alle Wagen sind in sehr gutem Zustand. u. fahrber. Chiffre A 5/57 306

ZUNDAPP KS 600, Bj. 39, (Wehrmacht) m. Bwg., saharabeige, fahrbereit, Tarnscheinwerfer, Ketels, Peterskampweg 56, 2 HH 76, T. 0 40/2 00 50 73. 57 308

Sehr schöner **CITROEN B 12**, Bj. 25, zu verkaufen. Tel. 0 22 52/31 08. 57 307

Lederrestaurierungs- und Pflegemittel. Tel. 02 41/7 57 76, ab 18 Uhr. 57 309

Merc. 2,9, Bj. 1936, Pullman-Lim., 7 Sitze, techn. guter Zustand, zu verk. Tel. 0 40/24 78 16 oder 0 40/24 65 77. 57 310

Oldtimer zu verkaufen. **Tatra 30 Limousine**, Bj. 1930, 4 Zyl.; **Adler T 10 Limousine**, Bj. 1938 m. Schiebed. (Seltenheit) 6 Zyl., unrestauriert, fahrbereit; **Nash Limousine**, Bj. 1929 in Orig.-Zustd. (preisw.). Chiffre A 5/57 311

Citroen 11 CV, Bj. 47, sehr gut, DM 5500.—, Tel. 02 31/17 43 86. 57 115

Vict. Spatz, 500.—, Tel. 0 61 73/46 38, ab 19 Uhr. 57 116

Original Land-Rover, Typ 86, Bj. 51, TÜV 2/77, Alukar, Motor generalüb., 5 neue Reifen, Radio, Anh.-Kuppl., Zub., VB DM 8000.—, T. 02 21/30 12 96. 57 031

VW-Standard 1/11, Bj. 57, TÜV geprr., fahrber., Aussehen wie neu, alles Orig. einschl. Mot., Standard-Getr. u. Seilzugbremse. Nur in gute Hände abzugeben unter Chiffre A 5/57 032

Horch, Bj. 1938, Cabriolet, 5 Ltr., 140 PS, 2 Türen, sehr guter Original-Zustd., fahrber. Chiffre A 5/57 033

DKW F 88, Motorschaden; **VW**, Bj. 57; **Indian 900**, gegen Höchstgebot. Chiffre A 5/57 034

Flat 1400 B, Bj. 55, 1. Hd., 50 PS, TÜV 11/77, Werkstattbuch, 67 000 km, VB 3500.— DM. T. 07 11/76 05 97. 56 920

Opel Olympia Rekord 53, Garagenw., 43 000 km, Erstzul., 9/54, Original-Bestzust., opt. u. techn. m. Radio v. Heizung, zugel. TÜV 8/77, VB 6000.—, Krüger, T. 0 61 71/5 37 12. 56 921

Ford V8, 1934, sehr gut erhalten; **Ford A**, 1928, fahrfähig; **Chevrolet**, 1928, u. andere. Tel. Ulm 6 27 90. 56 922

Kleinwagentreffen, 29. 5. 76, Fahrz. bis 800 cm³, bis Bj. 62, Ausschreibung Automuseum Story, 3205 Bockenem 12. 56 923

11 CVB, Bj. 57, TÜV 7/77, Zustd. gut, VB 5500.—, Tel. abends 0 21 29/38 28. 56 924

170 Da, TÜV fällig, 2200.—, Tel. 0 67 66/2 57. 56 925

LKW Opel Blitz, Bj. 44, guter Zustd. Zuschr. unt. Chiffre A 5/56 926

Suche VW-Kübelwagen und Wehrmacht-Zugmaschine lt. Ersatzteile f. Wanderer W25K. Chiffre A 5/56 928

2,8 Ltr., Mercedes-Benz-Maybach-Schnellgang-Cabrio-Sonderauf. fahrbereit mit orig. Mot. + Getr., Bj. 32/33, gegen Höchstgebot, Zuschr. unter Chiffre A 5/56 927

Adler Triumph Junior Cabrio, Bj. 37, neue Reifen, TÜV 12/77, VB 9000.—, DM. Tel. 0 55 41/66 03. 56 955

Peugeot 203, 55, 1a Zustand. Tel. 0 61 22/65 19. 56 956

V8 Ford USA, Bj. 48, 3,9 l, 90 PS, TÜV 5/77, Masch. 20 000, Bestzust., Foto a. Anfr., VHB DM 15 000.—, Tel. 0 21 51/5 13 89. 56 957

BMW V8, Bj. 62, Mot. opt. Zust. z. verk. od. Aussch. H. Steichele, Bahnhofstr. 36, 7103 Schw. Stetten 3. 56 958

Opel OLYSI, fahrbereit, viele neue Teile, VB 1950.— DM. Tel. 0 21 02/3 17 52. 56 993

Simca Vedette Chambord, Ersatzteile. Tel. 0 30/3 31 25 41. 56 794

Austin-Nippy Sport Roaster, 1933, top restaur., Kiz-Brief, TÜV neu, zu verk. oder Tausch. Suche Limousine bis 1930, ca. 2-2,5 Ltr., restauriert. Chiffre A 5/56 795

Ford T Speedster, 1910, vollrestaur., TÜV, siehe Bild i. Mittelblatt der „Automobilchronik“ 1-76. Chiffre A 5/56 659

MB 170 DS, Bj. 52, TÜV 12/76, Zyl.-kopfschad., nicht fahrber., DM 800.—, Tel. 02 21/30 18 51. 56 660

MAYBACH-12-ZYLINDER-MOTOR GESUCHT. Ich suche Maybach-12-Zyl.-Motoren folg. Typen: DS-8, 12-Zyl., 200 PS, 7977 ccm. DSO-8, 12-Zyl., 150 PS, 7973 ccm (dieser Mot. wurde in Wehrmachtzugmasch. u. Omnibus verwendet.), DS-7, 12-Zyl., 150 PS, 6962 ccm. Die Motoren, falls mögl. m. Kupplg. u. Getr. — es besteht Interesse auch f. Motoren, die nicht betriebsbereit sind. Hermann Walter Sieger, Venusberg 32-34, 7073 LORCH/Würt., Tel. (tagsüber) 071 72/64 33, (abends) 071 71/6 17 76, Telex: 07-248 788. 56 661

Adler, Bj. 1932, 1700 ccm, fahrber., meistbiet. zu verk. Chiffre A 5/56 919
Verk. VW, Bj. 52, geteilte Heckscheibe, TÜV 10.77. T. 0 64 05/61 80. 56 667

Test:

Moto Guzzi

750-S3

In unserem Test informieren wir Sie ausführlich über die für sportlich ambitionierte Fahrer so interessante Maschine.



Langstreckentest Kawasaki 400 S3. Die Mittlere in der Baukasten-Modellreihe von Kawasaki durchlief unser 20 000 km Langstrecken-Testprogramm.

Eisspeedway: Halbfinale in Inzell

MOTORRAD

Heft 5 ab 3. März bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

Neu! Die erste Folge der „Lexikon der Motorrad-technik“ zum Sammeln vom neuen MOTORRAD.

Oldtimer Opel 1,2 l, (Vorgänger von P 4), Bj. 31, Fahrgestellnummer 852, preisg. zu verk. T. 0 88 24/2 65. 56 914 H

Autoveteranen, 5 Stck. deutsch und 1 engl. Rennwagen zu verk. Beschreibung und Preis gegen Rückporto. Steenbuck, Imstadt 28, 2 Hamburg 76. 57 109

11 CV, Bj. 55, zu verk. T. 07 31/8 23 00. 57 110

Liebhafahrzeuge! VW 1200, Bj. 57, Orig. Zustd., TÜV neu, sehr gepflegt. Fahrzeug. 2. Hd., geg. Gebot zu verk. Mo-Fr. Albkaserne, 7488 Stetten, Sa-So, Reint 109, 7231 Röttenberg. 57 112

Oldtimer Fiat, Bj. 38, 28 PS, restauriert, neu. Lack, gold-met., zu verk. Tel. 0 61 07/36 50. 57 111

Citroen 11 BL, Bj. 52, TÜV 9/77, Mot. 30 000 km, 4800.—, K. Ripken, Kreuzstr. 5, 33 Braunschweig. 57 312

VW, Bj. 1953, 1. Hd., 66 000 km, guter Zustand, Rechtsgelenkt, zu verk. Tel. 0 71 44/1 39 14. 57 317

Oldtimer, amerikanischer Bauart, voll funktionsfähig, Bj. ab 1920 zu Liebhafahrpreisen abzugeben. Chiffre A 5/57 313

Verk. Merc. 170 S, Bj. 50, in gut. Orig.-Zustd., VB 5000.—, Tel. 0 74 71/46 34, ab 18 Uhr. 57 113

Messerschmitt KR 200, TÜV 78, Höchstgebot; **VW 49**, unrestauriert, Gebot; **BMW Isotta** 250, 1a, 1000.— DM; **Heinkel Kabine**, unrestauriert, Gebot; **Porsche 356** Ersatzteile; **Borgward Ersatzteile**, Motor T 9, 100%, Gebot. Chiffre A 5/57 030

Zu verk.: Renault Celta 4, 1937 - PKW Berliet 944, 1935, beide gu. Zust. u. fahrbar., je DM 5000.-. Juin, Evastr. 23, 5000 Köln 90. 56 665

Schmuckstück f. Sammler, 170 D, Vorkriegsmodell o. Kofferraumklappe, Bj. 60, TÜV 77, ist z. verk. od. Tausch geg. DB 300 m. Wertausgleich. Tel. 0 53 41/3 75 10. 56 662

Dodge, Bj. 1931, teilrestaur., DM 15 000.-. Tel. 05 11/52 14 01. 56 663

Museumstück Citroën, 1924, 4Sitzer, Cabrio, orig. restaur., wie neu, 1. Preise bei Ausstellg., v. Pokale bei Schnauffer Rallyes, Motor 550 km gel., DM 20 000.-. Chiffre A 5/56 664

Riley, engl. Rarität 1,5 L, 56 PS, im Oldtimerkleid, ausgereifte Techn. f. tägl. Gebrauch geeignet, TÜV-abgen. evt. Tausch. T. 04 21/55 03 43 Bremen. 56 668

DIXI - 2sitziges Cabrio, Bj. 27, alles kpl., jedoch demontierte Karosserie (sandgestrahlt), jede Menge Ersatzteile, 2 Getriebe, div. Motorblöcke usw. Gebot erbeten. Ruf 0 41 21/7 10 99, Telex 2 18 388. 57 035

Opel Olympia, Bj. 51, 1. Bes., TÜV 78, restauriert, VB 3800.-. Tel. 0 94 31/38 04. 56 915

Alfa-Motore, 6 C 2500, 1934-36, Jaguar MK II-Motor + Getriebe: Borgward 1,8 Liter-Dieselmotor, zu verkaufen. Tel. 0 71 21/8 24 26, ab 19 Uhr. 56 916

BMW 503 Coupé, Bj. 59, TÜV 10/77, 140 PS, V8 S-Motor zerlegt, Kurbelw., dev. Alu-Ka., aut. Fenst.Sch.D. Preis n. Gebot. Tel. 0 73 08/34 66. 56 917

Volvo

Volvo 142, 2 l, 82 PS, orange, km 65 000, Bj. 8.73, TÜV Ende 77, Garagenwagen mit allen Extras, 1a Zustand, DM 10 600.-. Tel. 0 29 20/82 25 06 nach 18 Uhr. 57 036

Buckel-Volvo P 544, B1 8D, Bauj. 65, TÜV 7.76, 210 000 km, in gutem Zust., DM 3500.- VHB. Tel. 04 41/4 11 71. 57 037

Buckel-Volvo, PV 544 B 18, Bj. 61, TÜV 3.78, techn. 1a, Extras, Orig.-Lack. Tel. 0 91 31/3 95 54. 57 314

Volvo Vorführwagen zu Super-Sonderpreisen sämtliche Modelle „WERKSGARANTIE“
Auto-Wallhäuser KG
5900 Siegen
Tel. 02 71/7 50 25

57 315 H

Buckel B16 Sport, total rest., opt. u. techn. neuw. + kompl. Teilw. VB DM 8000.-. Tel. 06 11/61 68 89. 57 038

Volvo 144, Bj. 74, 53 000 km, ocker getönte Scheiben, Klimaanlage, Gasanl., Uniroyal M+S Plus, DM 13 800.-. Chiffre A 5/58 799

Volvo 264 GL 2.7, Bj. 75, Radio, Alufelgen, Niveauregulierung, Klimaanlage, 15 800 km, Farbe: grün, NP ca. DM 31 000.-, nur DM 24 000.- inkl. MwSt. DB-Vertr., 55 Trier, Tel. 06 51/4 61 61. 57 039 H

Buckel, Bj. 63, teilrenov., VB 1 900.-. Tel. 02 03/78 71 51. 56 668

VW

SEBRING - Sport - Auspuffanlage - der Langzeit-Auspuff -

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.

SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

Suche Karmann Ghia, auch Cabrio. Tel. 02 03/37 12 45. 56 796

Karmann Ghia Coupé, EZ 6.73, 88 000 km, in Bestzust., VB 5800.- DM. Tel. 0 62 91/82 67. 56 798

GOLF Kotflügelverbreiterung Frontspoiler, 6" Alufelgen

Alle Teile mit TÜV-Gutachten.

Kotflügel-Verbreiterungen in zwei Straßenversionen mit integriertem Frontspoiler. — Frontspoiler für Seriengolf. — 8 x 13 Alufelgen, ATS, für Reifen 185/70 x 13.

Auch schon lieferbar: **Rennverbreiterung Gruppe II Ausf. 76**

Katalog gegen DM 3,- in Briefm. anford.

Vertrieb Norddeutschland:
Zender — Rennsportteile, 54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3, Tel.: (02 61) 8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
NEZ, 6050 Offenbach 1, Bieberer Str. 25, Tel.: (06 11) 61 38 38

Unfall-VW, 1303 S, Bj. 11.73, m. vielen Extr., 57 000 km, VB 2800.-, v. 14 bis 17 U. u. T. 0 82 61/77 68 erreichb. 57 118

Scirocco TS, Bj. 75, unfallfr., alle Extras, bildschön, Zweitw., NP DM 14 750.- für DM 11 300.- zu verk. Tel. 0 75 81/80 28. 57 040

VW 1303 S, Bj. 11.73, BIG-Sonderm., TDE-geunt, 1,8 l, ca. 75 PS, Ölk-Anlage, Schalens., Lederl., Koni tiefergel., 64 000 km, Motor 25 000, TÜV 1.78. Tel. 0 57 51/84 18, R. Ostwestf. 57 117

VW 1200, Gebrauch- u. Neuteile zu Schleuderpreisen weg. Lagerauflös. Liste geg. Rückporto. R. Henke, Postfach 27, 2264 Süderlügum. 56 797

125 PS-VW-Motor, Tel. 0 30/8 34 63 63. 56 929

Mat. Überrollbügel für Passat 2 od. 4 Türen, preisg. abzug. Tel. 0 71 56/3 45 16 ab 19 Uhr 56 930

Golf S/LS m. 85 PS-Motor lieferbar! Mehrpr. DM 790.- inkl. MwSt. + TÜV, 6" ATS LM-Felgen, silberfarben, Mehrpr. DM 590.- inkl. MwSt. + TÜV. Farbe + Ausst. nach Ihrer Wahl!

SONDERANGEBOT IN SCHWARZ:
Golf LS, schwarz, 85 PS-Motor, 175/70 auf 6" ATS gold lackiert, Z-10 Paket. Kopfstützen, Heckwisch., Lederlenkrad, Rabbit-Zeichen: Sonderpreis DM 12 700.- inkl. TÜV, MwSt., Überf. bis Beckum.

Scirocco TS, schwarz, 6" ATS gold. Heckwischer, Lederlenkrad, Sonderpreis DM 14 000.- inkl. TÜV, MwSt., Überf. bis Beckum. Autohaus Ruhland Kfz, VW-Audi-Händler, 4720 Beckum/Westf., Postf. 1748, Tel. 0 25 21/47 91. 56 931

VW 1302 LS, Cabrio, Bj. 4.72, 70 000 km, umf. Extr., Bist., Abarth, 5 1/2-Felge, 2-Vergaseranl., Tel. 0 25 42/2 35. 56 932

VW 181 z. v. VB 4100.-. 0 60 92/2 08. 56 670

VW 1302 S, Bj. 72, 1. Hd., 117 000 km, 5 1/2-Felgen, 165 SR 15, S.u.S.-Auspuff, Lederlenkrad, Sonderlackier., DM 3950.-. Tel. 0 22 21/31 08 44. 56 933

K 70 S, 4.75, gelb, Rad., Extras, km 9500, VB 8900.- DM. U. Teichmann. Mühlenweg 14, 3182 Vorsfelde. 57 316

Suche breite Racing auf BBS-Felgen, VW Käfer. Tel. 0 22 21/31 08 44. 56 934

PAS. Var., 7"/195, Spoi., 34erl., relin., Türauspuff, alles TÜV e. 0 23 64/65 48. 56 669

VW Cabrio, Bj. 68, ATM 58 000 km, TÜV 8.77, m. Targa U-Bügel, S. gepfl., u. Mot. 1302 S m. 2 Verg.-Anl., 900 km, DM 4000.- VB, evtl. einzeln. Tel. 07 21/70 52 15. 56 671

Tausch

911 TC, EZ 4.73, nw. S-Ausst., Leder u.a.m., weiß, 17 300.-, su. gr. amerik. Stationw. b. 10 000.-. 0 46 51/78 77. 57 299

Bandscheiben-Beschwerden

Gegen Rücken-Nacken- und Gliederschmerzen, Bandscheibenbeschwerden u.a. bringt **Malinert**® spürbare Hilfe. Durch einen speziellen Wirkstoff, der gereizte Nerven beruhigt. Sowie durch schmerzstillende und durchblutungsfördernde Stoffe. Wenn trotz Behandlung mit **Malinert**® die Beschwerden anhalten, empfehlen wir Ihnen den Besuch Ihres Hausarztes.

Malinert

Als Dragées und Salbe rezeptfrei in allen Apotheken. Auch in Österreich und der Schweiz. Malinert Salbe in der Schweiz als Madinex.

Verschiedene

Verkaufe: Alfa Giulietta-Sprint, 92 000 km, 1. Hand, rot, Topzustand. Suche: Abarth 1000 Monomille, Bialboro, Zagato, auch ohne Motor. Telefon 0 88 21/6 80 86/20 98. 57 106

FREIER IMPORT
Ihr werksunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **AUTO-IMPORTE**
Gudrun Krosch, 6612 Schmelz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 08 / 67 64

Bizzurini 5300, perfekter Zust., zu verk. Tel. 0 53 23/72 24 41. 56 650

Pkw-Anhänger aller Art, An- u. Verk. Schöpfung, 7302 Neillingen, PF. 1244/A. 57 126 H

Verschiedenes

Speedmax Geschwindigkeits-Warngerät

Niemals ein Strafmandat wegen zu schnellen Fahrens. Kostenlos Prospekte anfordern bei **schwarz haller** vertrieb elektronischer geräte blütenweg 1-7062 radersberg 1 tel. 07183/7363

(Händler gesucht!)

REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Frei Prospekt
L.R. v. ZEDLITZ KG
6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 - Tel. (0 61 21) 30 29 52

S9/Farbfilme, Rallye-EM 1975, Monte 75 u. Monte 78, alle Filme 30-45 Min. T. 0 51 41/72 57, 17-20 Uhr. 56 653

ATS - BBS - RONAL - Leichtmetallräder 30 % billiger. Bis zu 500.-DM Ersparnis am Satz

komplett montiert und gewuchtet mit Pirelli, Dunlop, Uniroyal oder Kleber mit TÜV-Gutachten oder ABE, einschließlich 11% MwSt. — Versand per NN. Beispiels:

6 x13 ATS + 185/70 HR 13 Kleber	224.-	7x14 BBS + 195/70 HR 14 Pirelli	359.-
6,5x14 ATS + 205/70 HR 14 Kleber	304.-	7x14 BBS + 205/70 VR 14 Dunlop	384.-
6 x13 ATS + 235/60 VR 13 Pirelli	359.-	7x13 Ronal + 195/70 HR 13 Kleber	263.-

Komplette Liste anfordern bei REIFEN-HÜFFKEN, 5951 Neu-Listernohl, Tel. 0 27 22/74 82

Aktiver Sportfahrer, 30 J., 1,68, kräftig nicht unvermögl., sucht nett. einfach. Mäd., körperbehind. kein Hindern., bitte nur ernstgem. Zuschr. jed. Brief wird beantwort. Chiffre A 5/56 652

Autoradio UKW, MW

Stationstasten 3x UKW, 2x MW, 5 Watt Ausgangsleistung, kompl. mit uni Einbaumat., Entstörm. und Lautsprecher nur **DM 129.-**

Stereo-Autoradio
UKW, MW, mit Cassettenrecorder, Stereo, Ausgangsleistung 10 Watt! 2 Boxen, kompl. **DM 299.-**

Und so wird's gemacht!
Gewünschtes Gerät ausschneiden und auf Postkarte kleben und mit genauem Absender versehen! Lieferung erfolgt per Nachnahme und Porto.

Firma Radio-TV WILLI ROTHFUSS
7 STUTTGART 1
Tübinger Straße 25
Telefon 07 11 / 60 41 28

AUTOTEILE-SPEZIALKATALOG anfordern bei S. Wolff GmbH, 6620 Völklingen, Schloßstraße 7

AMS Jahrg. 59-74, geg. Gebot zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 5/57 028

BMW-, Mercedes- u. Porsche-Reifen
Voll Pirelli CN 36 SM, Garantie 1 Jahr, Gr. 185/70 HR 13 TT DM 89.-, TL 88 195/70 HR 14 TT DM 152.-, TL DM 182.-, 195/70 VR 14 TT DM 175.-, 205/70 HR 14 TT DM 109.-, 205/70 VR 14 TT DM 179.-, TL DM 189.-, 185/70 VR 15 TT 169 TL DM 189.-, 215/60 VR 15 TT DM 259.-, TL - schlauchlos. Preise inkl. MwSt. frei ab 4 Stück, Versand per Nachnahme, Fa. Reifol Auto-Service-Center, 8 München 60, Limesstr. 34, Tel. 0 89/8 71 15 50. 57 302

Verkaufe AMS v. 1963-1975 (nicht kompl.) an Selbstabholer. Preis VHS (nach Ansicht). 56 792

Verschiedenes

Breit, sportlich, spektakulär



4 Pirelli- bzw. Dunlop-Stahlgürtel auf 4 ATB-Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit Mutter/Schrauben, TÜV-Gutachten od. ABE. inkl. MwSt., Versand per NR.

Reifen-Größe	Felgen: 4 Räder 4 Felgen Größe komplett allein
165/70 SR 13 Pirelli +	5x13 780,- 490,-
175/70 SR 13 Pirelli +	5,5x13 872,- 510,-
185/70 SR 13 Pirelli +	6x13 844,- 510,-
195/70 HR 13 Pirelli +	7x13 1000,- 544,-
235/60 VR 13 Pirelli +	8x13 1520,- 680,-
165/70 HR 14 Dunlop +	5,5x14 1054,- 584,-
195/70 HR 14 Dunlop +	7x14 1230,- 660,-
205/70 HR 14 Dunlop +	8,5x14 1280,- 704,-
175/70 SR 15 Pirelli +	5,5x15 1084,- 544,-

Felgen auch allein lieferbar. Weiße Reifenschicht DM 44,-/Stück. Wir beraten Sie telefonisch, nutzen Sie unsere Erfahrung.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Friedenheim, Dillinger Str. 18, Tel. 06 11/41 90 42

Suche 12" Regen, 12" Slicks + Anhänger, bis 1000 kg. H. D. Thiesen, Am Forsthaus 55, 5130 Geilenkirchen. 56 634

„Windschutzscheibe weg – fahr zu Neck!“

Windschutzscheiben aus aller Welt vorrätig. Einbau sofort.

Autoglaserei Neck, 5 Köln 30 (Bickendorf), Wilhelm-Mauser-Str. 37 Telefon 02 21 / 58 59 55

4 Unroyal Rallye 240 175 HR 13, km 1250, DM 350.-, 0 40/2 20 14 14. 56 781

Sonderangebot

Gislaved-Schwedenreifen Sieger im ADAC-Test

155-12 sl	60,- DM
145-13 n	50,- DM
155-13 sl	64,- DM
165-13 sl	67,- DM
175-14 sl	83,- DM
155-15 sl	66,70 DM
165-14 sl	72,- DM
165-15 sl	79,20 DM

- ges. MwSt.

Autoreifenhaus Klostermann

6900 Heidelberg 1, Hebelstr. Telefon 0 62 21 / 2 03 21

Rosenträgergurte TÜV-abgen.

BRITAX DM 68,80
SCHROTH DM 88,-

inkl. MwSt., Versand per NR.
Händler Angebote anfordern

DEWE KFZ TEILE GMBH
46 Dortmund, Evinger Straße 232
Telefon 02 31 - 85 13 02

Suche gebrauchten Hochdruckreiniger. Zuschr. unt. Chiffre A 5/56 912



Stereo-Cassetten-Autoradio
mit UKW + MW + 2 Lautsprecherboxen. Englisches Markenfabrikat aus Großimport solange Vorrat, nur DM 490,- per Nachnahme. Schöppflin, 7302 Nellingen, Uhlendstraße 87

Achtung Autokäufer

Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG-Reimportpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.

Kfz-Dietz, 43 Essen, Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

Kompletter KFZ-Prüfstand (Leistungsprüfstand Bosch, Abgasanalyse-Meßschrank Meihag-Co, Co 2, Ch, O2, Geschwindigkeit mit registrierender Anzeige.) inbegriffen der Tragkonstruktion und Zubehör zu verkaufen. Tel. 0 89/92 32 22 28/29. 57 108 H

Klein-Kompressor, bis 4,5 m³

1 Jahr Garantie, an 12 Volt-Zigaretten-Steckdose anschließbar. Ideal für PKW- u. Landmaschinenreifen, Luftmatratzen, Schlauchboote, Ballontanks, Gummimobil u. -tiere

Einführungspreis nur DM 179,- plus 11 % MwSt. - Rüfen Sie uns an - Informationsmaterial kommt sofort!

KLAUS FERTL, D-8860 Nördlingen
Reimlinger Straße 2, Tel. 0 90 81/33 94/23 55

AMS geb. 11/56, 11/73, geg. Höchstgeb. Tel. 0 54 72/5 10. 56 913

Echte Rarität für Kenner. Tausche Barockkonsolspiegel, (holz-geschnitten, alte Vergold.) m. Wertausgl. (Schätzpr. DM 20.000.-) gegen BMW 3,0 Si, od. ähnl. Pkw. Zuschriften unter Chiffre A 5/57 303

Alles zum Senden und Empfangen fürs Auto und Heim

27 MHz Funkbude (Katalog DM 3,-) 4 Düsseldorf 1, Postfach 8528

Flieger-Uhren

Faszinierend: Chronographen erstaunlich günstig 24-seit Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviancher, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (07 21) 7 30 70

Suche Teile und Unterlagen für DB 170 V-Kübelwagen 1936-42. A. Zech, 351 Hann Münden, Wilhelmshäuser Str. 45, Tel. 0 55 41/86 03. 56 651

REIFENBUCHSTABEN
aus Gummi, jetzt 2 Größen, Prosp. R 2 gg. 50-Pf.-Marke. Ing. W. Höflig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, Tel. 0 21 61/53 12 14

BENZIN 701 Kein Klingeln und Klopfen mehr d. chem. Benzinzusatz p. D. 6.- DM für 2000 km K. Eichner, Postfach 1181, 4834 Harrewinkel

ohne Hotelkosten reisen Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Dachluftefenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzüge
76er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER-IRAKUSALLEE 10

Elektron. Quarz-Digitaluhr, 6stellig
Anz., autom. Heiligk., Weckton über Lautspr., Schlummertaste, elox. Alugeh., 10 x 8 x 2 cm, hoch. Genauigk., 6 Mon. Garant., kompl. 242.-, Autoausf., auf Anfrage ITEG, 6083 Waldorf, Goethestr. 25, T. 0 61 93/8 55 00. 57 107

★ Heute noch anfordern! ★

Unsere neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76

Hochinteressant für jeden Autofahrer

AUTO-AUSSTATTUNG
8045 GARCHING E

AMS 1963-66, geg. Gebot abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 5/57 304

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.

AMS ca. 200 Hefte verk. T. 02 08/8 30 55. 57 305

Die Neue VZ
Sicherheits-Abschleppstange o.k. ist du!
TÜV-geprüft. Prospekt bitte anfordern
E. Uebler - Autozubehör-Fabrik
8521 Mewandell - Telefon 0 91 31/4 14 80

Camping Wassersport

Mercedes 319 D, 50 PS, Camping, geg. L-Rover 109. Benk, Oppspring 33, 4930 Mülheim/R. 56 953

Gelegenheit: DB 319 D Campingbus m. o. DB-AT-Motor kompl. eingerichtet m. Teppichbod. bis Toilette. DM 7500.-. Tel. 0 61 21/32 24 87, abends 54 24 80; auf Wunsch Exposé. 56 844

Suche VW-Camping-Bus, kaufen od. mieten. Tel. 0 61 92/2 62 90. 56 546

Camping-Bus Merc. 0319 ATM 190 D, g. eing., n. lack., 5000.-, 0 48 51/78 77. 57 230

Verk. DB-Wohnm., Sonderaufb. 5 m, ähnl. Hymer, jegl. Zub., Häng-Kuppl., Ges.gew. 4 t, 35 000.-, 0 71 54/2 23 55. 56 547

Wohnmobil F 20, 11/71, 55 000 km z. verk. Tel. 0 62 21/3 08 81, 2 68 88. 56 549

Stellengesuch

Suche Stelle als Cheffahrer od. Priv.-Chauffeur, langjährige Berufserfahrung, technisch sehr versiert, orts-ungebunden, beste Referenzen. Chiffre A 5/56 786

Unterricht und Ausbildung

FAHRLEHRER(IN)
in allen Klassen sowie
FÜHRERSCHEIN +
BERUFSKRAFTFAHRER
Schulung
durch BKF-SCHULE
ROLF ROBITSCHKE
7988 Wangen/Allgäu, 0 75 22/66 81

Ein Traum – Job!

Mein – ein Beruf, der Freude macht und Erfolg bringt

FAHRLEHRER (IN)

Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Aufklärungsschrift Z 172 und Beraterbesuch kostenlos und unverbindlich.

FAHRLEHRER - FACHSCHULE

seela

3300 Braunschweig - Tel. 05 31/37 10 91

Ämtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internet für das Bundesgebiet.

Berufsausbildung zum Fahrlehrer

Ein zukunftsreicher Interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbstständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:

Ämtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF.**

Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 867

Garagen

FERTIG-GARAGEN
aus Asbestzement überall Verputzungen Prospekt anfordern

KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Kerschenbroich 3, Tel. (0 21 82) 40 94



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Garagen: Stahl und Massiv-Putz

Frei Haus montiert an jeden Ort vom Hersteller direkt! Deshalb so günstig! Viele Selbstbau- und Fertigttypen bereits ab DM 595.- mit Drehtoren. Nur 07262-8415 anrufen oder selbst Broschüre-Katalog anfordern!

Overmann, Abt. 4 F, 7519 Eppingen

Stahl-garagen
turmähnlich u. stabil Schwingtore selbstmontiert

Weisstaalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederleien Krs. Siegen - Postf. 2

Selbst- oder Fertigbau - Einzel und Reihen

3S

STAHLBETON GARAGEN UND GARTENHÄUSER

Katalog durch: Selbstbau EB GmbH, Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51/4 33 78

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen

Bitte Prospekt anfordern

Gebr. Achenbach Abt. E2
5930 Hüttenlohe Wdn - Tel. 02 711 7 31 41

Immobilienmakler - Hausverwalter

3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95.-, Prospekt 83 kostenlos.

TECHNIKUM, 7656 Weil am Rhein.

Sport Nachrichten

Brands Hatch wird umgebaut

Für rund 1,3 Millionen Mark wird die Rennstrecke von Brands Hatch umgebaut. Die Arbeiten sollen bis zum Grand Prix von England am 4. Juli abgeschlossen sein. Unter anderem ist ein vollkommen neuer Boxenkomplex mit 37 neuen Boxen vorgesehen. Die Strecke selbst wird um ca. 58 Meter verkürzt werden.

Wesentliche Umbauten sollen darüber hinaus an den Streckenteilen Paddock Hill Bend und Bottom Straight vorgenommen werden. Die Rechtskurve Paddock Bend soll eingangs langsamer und ausgangs schneller gemacht und die Bottom Straight-Gerade weiter von den Zuschauern entfernt werden. Zusammen mit anderen Verbesserungen erhalten sämtliche Kurven des Kurses vergrößerte Auslaufzonen.

Lehrgang für Opel-Sportfahrer

Die Opel-Sportabteilung veranstaltet vom 19. bis 21. März in Zusammenarbeit mit dem AMC Diepholz einen Lehrgang für sportlich ambitionierte Opel-Fahrer. Für die Unterrichtsfächer Slalom, Rallye, Rundstrecke und Belfahren stehen so illustre Instrukturen wie Helmut Kellers, Manfred Trint und Walter Röhl zur Verfügung.

Mehr Geld bei R 5-Pokalen

Als Antwort auf den VW-Junior-Cup, für den ein Gesamtpreisgeld von 100 000 Mark vorgesehen ist, erhöht Renault die Gewinnsummen der beiden (nationalen und internationalen) Renault 5-Pokale.

Für den nationalen Pokal, der erstmals in diesem Jahr ein ONS-Prädikat hat, wurde das Preisgeld von rund

17 000 auf fast 25 000 Mark erhöht. Zusätzlich wurde diese Pokalserie um ein Rennen von zehn auf elf Läufe erweitert.

Bei dem internationalen Pokal kann der Sieger am Saisonende bis zu 90 000 Mark an Preisgeldern einstreichen, währenddessen sich die Gewinnsumme des letztjährigen Siegers auf 25 000 Mark belief. Insgesamt beläuft sich das Preisgeld für beide R 5-Pokale in diesem Jahr auf über 460 000 Mark.

Langsamer am Salzburgring

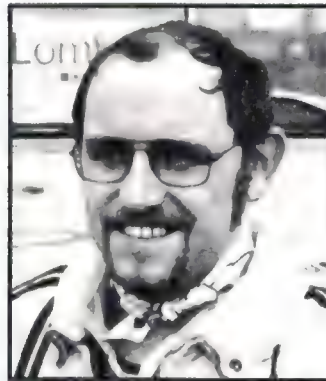
In mehreren Ausbaustufen soll der Salzburgring umgebaut werden. Im Rahmen der bereits in Angriff genommenen ersten Stufe wird zur Tempominderung eine Schikane am Ende der Fahrerlagerkurve eingebaut und in der Nocksteinkehre mehr Platz zum Auslaufen geschaffen.

Weitere Kurven sind vor der Nocksteinkehre und gegenüber der Start/Ziel-Geraden geplant. Durch diese Umbaumaßnahmen soll die Durch-

schnittsgeschwindigkeit von 240 km/h auf 190 km/h gedrosselt werden.

Berger in der Klemme

Jochen Berger, 29, Ex-Rallyeuropameister und neuer Rallyeleiter von Opel, verstand die Welt nicht mehr. Bei der Rallye Monte Carlo zur Situation des Pri-



Jochen Berger

vatefahrers befragt, sprach Berger von einem Aufwand, der dem Wahnsinn gleichkomme. In einer Sonntagszeitung las sich das später anders: daß der Amateur ein armer Spinner sei.

Das Echo blieb nicht aus. Bodo Grafenhorst, Präsident

des DSK (Deutscher Sportfahrer Kreis), berichtete in einem Schreiben von einer „Welle der Empörung“ und riet, „eine Richtigstellung herbeizuführen, vielleicht auch eine Entschuldigung“. Und weiter: „Ich darf Dir dringend dazu raten, denn mir sind Bestrebungen bekannt, Dich zivilrechtlich zu belangen, ganz davon abgesehen, daß Du mit dem Sportgericht der ONS (Anmerkung der Redaktion: Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) rechnen mußt und auch mit dem Ehrengericht des DSK.“ Berger, der auf seinem neuen Posten zuallererst erfahren mußte, daß es eben doch Dinge gibt, die heißer gegessen als gekocht werden, ist ratlos: „Was soll ich jetzt tun? Allein schon weil ich jahrelang selbst Privatfahrer war, hätte ich nie eine solche abfällige Bemerkung gemacht. Schließlich lebt doch der Rallyesport von den reinen Amateuren. Mir ist hier ganz klar das Wort im Munde verdreht worden.“

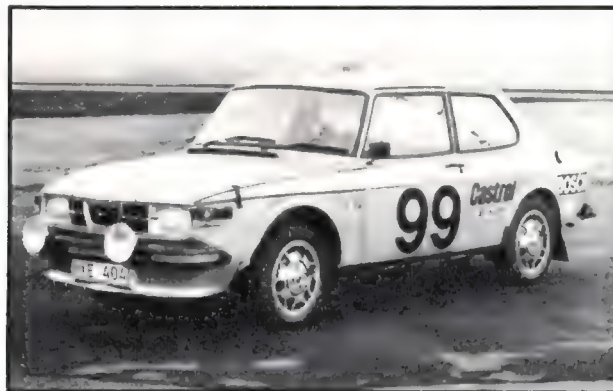
Ronnie Peterson bei March

Der Bruch zwischen Ronnie Peterson und Lotus-Teamchef Colin Chapman, beim Grand Prix von Brasilien bereits offensichtlich, ist endgültig: Chapman gab Peterson frei, der jetzt für March Formel 1 fährt. Damit kehrt der Schwede in das Team zurück, für das er 1970 seinen ersten Grand Prix fuhr. Von Lotus an Peterson nicht gezahlte, vertraglich aber fixierte Gelder gaben den Ausschlag für den Wechsel. Für Ersatz ist bereits gesorgt: Im Tausch für Peterson erhielt Lotus-Chef Colin Chapman Gunnar Nilsson von March. Mit Nilsson – der sich zuerst weigerte, einen Formel 1-Vertrag bei Lotus zu unterschreiben – und dem Briten Jim Crawford hat Lotus wieder zwei Fahrer für die diesjährige Fahrer-Weltmeisterschaft engagiert.

Erster Sieg des neuen Saab 99 ems

Einen erfolgreichen Einstand feierte der neue Rallye Saab 99 ems bei seinem ersten Einsatz: Der Schwede Stig Blomqvist siegte mit diesem Auto bei der Rallye Boucles de Spa.

Der neue, 1160 Kilo schwere Saab, der die Nachfolge des erfolgreichen Saab 96 antritt, ist mit einem modifizierten Vierzylinder-Zweilitermotor ausgerüstet. Die mit einem Spezialzylinderkopf, zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder operierende Maschine leistet bei 7500/min 220 PS (162 kW).



Sieg beim ersten Einsatz: Rallye Saab 99 ems

Ein Ford für den Sport

Kölner Beitrag zur Marken-WM: ein Mittelmotor-Coupé auf der Basis des GT 70.

Wenn am 21. März auf der Rennstrecke von Mugello (Italien) der erste Lauf zur neugegründeten Markenweltmeisterschaft stattfindet, wird jene Firma werksseitig nicht vertreten sein, die seinerzeit einer der eifrigsten Verfechter dieser Rennserie hochentwickelter Produktionswagen war: Ford Köln.

Doch der Schein trügt. Auch Ford möchte die Image- und Werberechnung nicht ohne den Faktor Motorsport machen. Unter strengster Geheimhaltung wird derzeit an der Konzeption eines Autos gearbeitet, mit dem man dem Porsche Carrera turbo, einem Lancia Stratos oder dem geplanten Mittelmotor-Coupé von BMW Paroli bieten kann.

Im Grunde genommen existiert dieses Auto bereits, es muß nur noch zusammengesetzt werden. Als Basis dient der GT 70, der 1970 bereits als Prototyp auf der Straße rollte. Dieses Projekt, seinerzeit durch die einsetzende Rezession abgewürgt, bringt bereits die elementaren Voraussetzungen für einen erfolgreichen Sporteinsatz mit: Mittelmotorkonzeption, zugeschnitten auf den Sechszylinder V-Motor von Ford.

Auch dieser Motor ist in seiner 3,5 Liter-Version in Capri-Rennensätzen voll ausgereift. Und mit einer eventuellen Hubraumvergrößerung auf vier Liter und der daraus resultierenden Leistung von 520 PS (383 kW) dürfte der Vierventiler Turbo-Triebwerken gleichen Hubraums ebenbürtig sein.

Völlig neu wird die Karosserie des Ford-Coupés sein,



Bereits 1971 gerannt: Ford GT 70 bei der Tour de France

die aus aerodynamischen Gründen eine ausgeprägte Keilform aufweisen wird. Laut Reglement darf der neue Ford 970 Kilo wiegen und auf 16 Zoll breiten Rädern rollen.

Selbst die Fertigung des Mittelmotor-Autos ist schon gesichert: Der Südafrikaner Basil Green kaufte seinerzeit sämtliche Produktions-Werkzeuge und ließ sie nach Johannesburg transportieren, wo sie ihrer neuen Aufgabe harren.

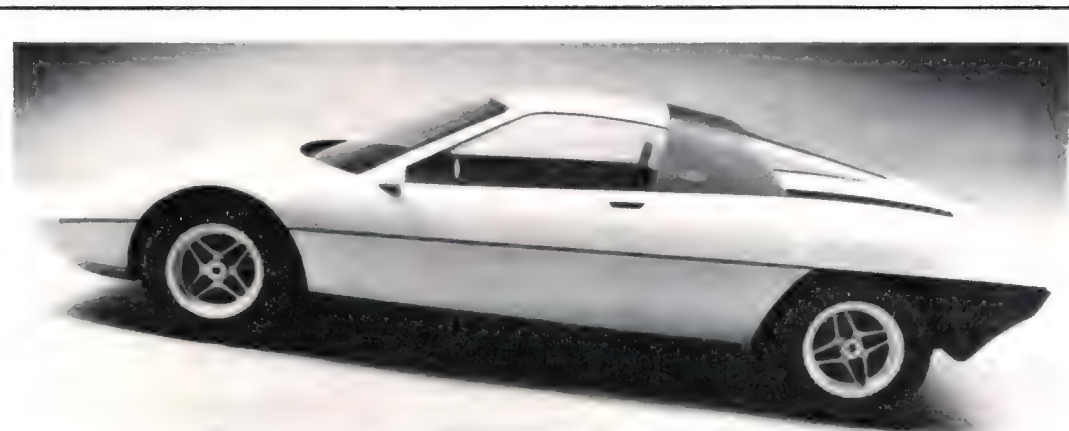
Green selbst ist bei Ford kein Unbekannter. Unter der

Typenbezeichnung Pirana baute und vertrieb er eine Zeitlang den Capri mit selbst implantiertem V8-Motor von Ford. Heute läßt er, da der Capri II in Südafrika nicht vertrieben wird, die gleiche Stärkung dem Granada zukommen.

Südafrika als Produktionsland bietet darüber hinaus einen weiteren Vorteil: Die Löhne liegen auf einem niedrigeren Niveau, die Zulassungsbestimmungen sind einfacher. Denn selbst wenn das Sportgesetz zur Teilnahme an einer Meisterschaft in zwei aufeinanderfolgenden

Jahren nur 400 gebaute Autos verlangt, bleibt nach Abzug der reinen Wettbewerbsversionen noch eine stattliche Anzahl zu vermarktender Exemplare übrig.

Geringer wäre dieser Produktions-Überschuß, würde sich die internationale Sportkommission CSI (Commission Sportive Internationale) endlich über die Zukunft der Rallye-Weltmeisterschaft einig. Liegt diese bei den nur geringfügig modifizierbaren Großserien-Produkten, kann sie Ford als Betätigungsfeld für das neue Coupé vergessen. Denn die zur Zulassung



Zum Turiner Salon 1971 bereits produktionsreif: GT 70-Weiterentwicklung



Voraussetzung für Sporteinsätze: keilförmige Kunststoff-Karosserie, Mittelmotor

für einen solchen Serienwagen-Sport geforderten Stückzahlen werden von Exoten wie dem GT 70 in der Regel nicht erreicht.

Sind jedoch weiterhin in geringen Stückzahlen gebaute Spezialversionen in der Rallye-Weltmeisterschaft zuge-

lassen, würde sich für das neue Coupé ein weiterer und zudem verschleißfreudiger Markt auftun. Von der Zukunft der Rallye-Weltmeisterschaft wird zudem abhängen, ob das Basismodell des neuen Ford mit zwei oder vier Ventilen pro Zylinder ausgerüstet ist. Für den reinen

Straßenverkauf würde der vergleichsweise simple Zweiventiler ausreichen, mit Hinblick auf einen Rallyeeinsatz müßte es jedoch schon ein Vierventiler sein.

Die Rallye-Weltmeisterschaft für Spezialversionen, also den ausgesprochenen Spitzensport, offenzuhalten, bietet sich noch aus einem anderen Grund an: Nur auf ihn können die Werke reflektieren, wollen sie nicht ihren eigenen Kunden Konkurrenz machen.

Ein solcher Schritt wäre außerdem die logische Fort-

setzung jenes Weges, den die CSI mit der Schaffung der Markenweltmeisterschaft eingeschlagen hat, die über eine geringere Mindeststückzahl zu erreichen ist, als es die initiierende Industrie ursprünglich beabsichtigt hatte.

Diese Spezialisierung auf Exoten ist das genaue Gegenteil der ursprünglichen Absicht, nämlich mit Rennerefolgen die Qualität in Großserie hergestellter Autos zu demonstrieren. Und so wird auch die neue Markenweltmeisterschaft ihrer eigentlichen Rolle nicht mehr gerecht: Autos, die in dieser Meisterschaft siegen wollen, müssen gleich als kompromißlose Wettbewerbswagen konstruiert und in der geforderten Mindeststückzahl auf Band gelegt werden.

So jedenfalls will es das Sportgesetz, dem sich auch Ford wird fügen müssen; ebenso wie BMW, wo zu Sportzwecken ein Mittelmotor-Coupé entsteht, oder die Firma Lancia, die mit dem Stratos bereits eifrig Erfolge kassiert.

Für die Rennsportabteilung von Ford Köln wird die Baugenehmigung für das neue Mittelmotor-Coupé in erster Linie von der Entwicklung der Markenweltmeisterschaft abhängen. Wenn sie sich so gestaltet, wie die Tourenwagen-Europameisterschaft in ihren besten Tagen, wird der Ford-Beitrag eine Rennserie bereichern, die mit Sicherheit auch die Marketing-Seite positiv beeinflusst. Außerdem würde Ford eine Abrundung des auf solider Basis ruhenden Breitensports zur ausgesprochenen Spitze hin nicht schlecht zu Gesicht stehen.

Karl Mauer

Das ist das neue Ford-Coupé

Fahrwerk	Rahmen-Boden-Gruppe mit aufgesetzter Kunststoff-Karosserie, Mittelmotor, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern mit Federbeinen, Querstabilisatoren vorn und hinten
Motor	Ford-Sechszylinder in V-Form, Wasserkühlung, Hubraum 3996 cm ³ , Leistung ca. 520 PS (383 kW)
Gewicht	970 kg

Indianapolis 1976

auto
motor
sport

Reise-
Service

In Zusammenarbeit mit American Express International, Inc.

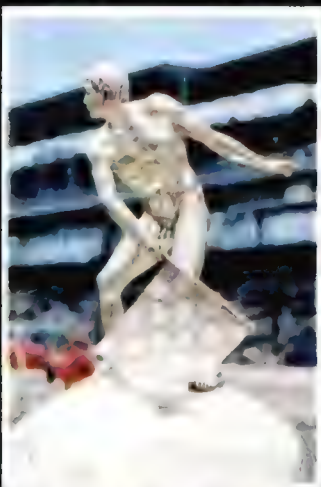
Die Fahrer tragen den Kopf in der Schlinge. Ihre fast 900 PS starken Wagen schaffen eine 3,7 Kilometer lange Runde in weniger als einer Minute und erreichen Höchstgeschwindigkeiten von 370 km/h. Und wenn auf dem 21 Meter hohen Anzeigturm bei Start und Ziel die Startnummern der 33 Teilnehmer aufflammen, wenn die Fahrer zum Schutz gegen die Fliehkraft den Helm in eine unter der linken Achsel durchgeführte Schlinge haken, dann flieberten 300 000 Zuschauer dem 500 Meilen-Rennen von Indianapolis entgegen.

Fast zwei Monate lang feiert die 800 000 Einwohner zählende Stadt im Staate Indiana das wahnwitzige Rennen um mehr als eine Million Dollar Preisgeld und einen mannshohen Pokal: mit einer eigens für die Veranstaltung gewählten Königin, mit zahlreichen Empfängen, mit Rennen auf einer nahegelegenen Sandbahnstrecke und mit einem karnevalsähnlichen Umzug, der am Tag vor dem Rennen stattfindet.

auto motor und sport veranstaltet in diesem Jahr in Zusammenarbeit mit American Express International, Inc. eine zwölf tägige Reise nach Indianapolis. Die Reise ist auf eine Teilnehmerzahl von 45 Personen ausgelegt, der Flugpreis ab Luxemburg beträgt 1975,— Mark (Doppelzimmerbasis, Einzelzimmerzuschlag 345,— DM). In diesem Preis sind alle im nachfolgenden Programm angegebenen Leistungen ab und zurück bis Luxemburg (mit deutschsprachiger Reiseleitung und deutschsprachigen örtlichen Führern) eingeschlossen. Nicht enthalten sind Auslagen für Frühstück, Mahlzeiten und Getränke so-



300 000 Zuschauer und 33 Autos: 500 Meilen-Rennen in Indianapolis



Die Spitze der Trophäe

wie für Eintrittskarten zum Rennen (5 bis 25 Dollar).

Das Reiseprogramm:

22. Mai: Abflug ab Luxemburg am frühen Nachmittag.
23. Mai: zwei Stadtrundfahrten in New York,
24. Mai: in New York, evtl. Busfahrt nach Washington,
25. Mai: Busfahrt zu den Niagara-Fällen,



Der Anzeigturm

26. Mai: Niagara-Fälle, Weiterfahrt nach Detroit,
27. Mai: Besichtigung der Ford-Werke,
28. Mai: Ankunft per Bus in Indianapolis,
29. Mai: Besuch der Parade,
30. Mai: Besuch des 500 Meilen-Rennens, Start ca. 10 Uhr,
31. Mai: frei,
1. Juni: Busfahrt nach Chicago, abends Rückflug,



Die Parade

2. Juni: Ankunft in Luxemburg am frühen Nachmittag.

Nähere Informationen erteilt das Reisebüro American Express International, Inc., Lautenschlagerstr. 3, 7000 Stuttgart, Telefon 07 11/22 13 65, das auch die Buchung entgegennimmt. Letzter Termin für die Buchung ist der 15. April.

Karl Mauer

Winter-Hilfswerk

Eisrennen in Chamonix: Vorbereitung auf eine neue Saison.



Fotos: Thoma

Sieger auf dem Eisparkett von Chamonix: der Toyota Corolla mit den Franzosen Nicolas und Thérier

Viele Rennfahrer benehmen sich im Winter wie Esel: Wenn's ihnen zu wohl wird, gehen sie aufs Eis. In Skandinavien, um eine eigene Meisterschaft auszugetragen, im französischen Chamonix, um Spaß an der Freude zu haben. Oder auch, um dem eigenen Sponsor willf  rig zu sein: 50 Minuten Übertragung im fran-

z  sischen Fernsehen sind schließlich ein Engagement bei den „24 Heures sur Glace“ wert.

Der Name freilich klingt pathetischer, als die ganze Angelegenheit in Wirklichkeit ist. Von den ursprünglichen 24 Stunden Renndauer sind nur noch rund fünf Stunden effektiver Renndistanz ge-

blieben. Oder besser gesagt: dreimal 100 Runden auf dem 1,5 Kilometer langen Grepon-Kurs am Fuß des Mont Blanc. Zwischen diesen drei Läufen, die den eigentlichen Grand Prix von Chamonix ausmachen, gibt es Sprintrennen nichtqualifizierter Konkurrenten oder solcher, deren Metier gemeinhin ebenso rut-

schig ist wie die Piste von Chamonix: Film- und Fernsehstars, Showmaster.

Zwei der drei Grand Prix-Läufe finden am Samstag mit einer pro Reifen auf 200 limitierten Anzahl von Spikes statt: am Nachmittag und bei Nacht. Beim dritten Durchgang am Sonntagnachmittag sind Spikes erlaubt, so viel der Reifen hält.

Eisrennen in Chamonix

Die Teilnehmerliste enthielt in diesem Jahr Namen, die auch außerhalb der französischen Grenzen gut klingen: aus der allerersten Rallyegarnitur den ewigen Pechvogel Bernard Darniche, Europameister Maurizio Verini, die Renault-Werksfahrer Jean-Pierre Nicolas und Jean-Luc Thérier, den schlitzohrigen Beifahrer Jean Todt, den schweizerischen Porsche-Piloten Claude Haldi, das Damenteam Michèle Dacremont und Marianne Hoepfner.

Aus Skandinavien waren gar die Toyota-Söldner Ove Andersson und Hannu Mikkola eingeflogen, aus der Zunft der Formel-Rennfahrer gesellten sich die Grand Prix-Piloten Jean-Pierre Beltoise und Jean-Pierre Jarier dazu, und auch der ehemalige Vize-Europameister der Formel 2, Jean-Pierre Jaussaud, versuchte sein Glück.

Letzterer qualifizierte seinen Alfasud jedoch ebensowenig für den Grand Prix wie die beiden Damen ihren Autobianchi oder Jean Todt seinen Peugeot 104. Auch Jarier begnügte sich damit, seinen in der Qualifikation stark ramponierten Kadett GT/E vor seinem Hotel zur Schau zu stellen.

Im Mittelpunkt des Grand Prix stand die Schlacht im Hause Toyota: Nicolas und Thérier auf einem 180 PS starken Corolla gegen die Skandinavier Andersson und Mikkola auf einem 230 PS-Celica. Um es vorwegzunehmen: Die Franzosen gewannen das Duell – sehr zur Beruhigung der 20 000 Zuschauer. Sie gewannen es nicht zuletzt deshalb, weil im zweiten Durchgang Andersson mit einem verbogenen Querlenker der rechten Vorderradaufhängung an die Boxen mußte und in der Folge der dazugehörige Lenkhebel brach.

Dem skandinavischen Doppel widerfuhr dafür anderweitig Genugtuung: Als im letzten Lauf der führende Renault Alpine von Jullien/Saby ausfiel und der Corolla von Nicolas/Thérier ohne direkten Gegner dem Gesamtsieg entgegenfuhr, griff Toyota-Rennleiter Fredy Kessler ins Renngeschehen ein: Er komplimentierte den Celica vor den Corolla und unterstrich damit den Gesamtsieg von Nicolas/Thérier auch optisch: Andersson/Mikkola, im letzten Durchgang vom letzten Platz aus

gestartet, wurden als Sieger abgewunken.

Der heimliche Gewinner und überragende Mann dieser Veranstaltung saß in einem anderen Auto – im richtigen, wie sich schon bei der Qualifikation zeigte. Hier freilich stellt sich auch schon heraus, daß er den falschen Beifahrer hatte. Denn was der Lancia Stratos-Pilot Bernard Darniche auch an Vorsprung herausfeilte, sein Beifahrer, der Schauspieler Jean-Louis Trintignant, zehrte es auf, sobald er am Lenkrad saß.



Bis zum Ausfall geführt: zermürbter Renault Alpine



Das Rennen in der Bande aus Schnee beendet: Simca



Auf Tuchfühlung durch den Eiskanal: Alpine, Toyota Celica

Mehr noch: der Künstler verstand es, den Mittelmotorwagen zielstrebig in die Schneewälle rechts und links der Piste zu steuern und die rote Kunststoffkarosse fetzenweise rund um die Strecke abzulegen. In Chamonix spielte Trintignant die Rolle des Komödianten, vom Publikum nicht immer mit Applaus bedacht.

Die 300 Eisrunden von Chamonix sind ohne Zweifel ein optischer Spaß: mit anfänglich quer zur Fahrtrichtung bewegten Autos, die mit zunehmender Renndauer durch ausgefahrene Eisrinnen stolpern; mit hautnahen Positionskämpfen; mit zahlreichen Überraschungen wie dem Sieg eines Uralt-NSU im ersten Rennen.

Sie sind aber auch, und das macht sie für Werkseinsätze ebenso wertvoll wie der damit verbundene PR-Effekt, ein ausgezeichnetes Prüffeld für Rallyeautos. Jedes Rennen geht über eine Distanz, die Rallye-Sonderprüfungen in der Länge und bisweilen auch in der Härte übertrifft. Rillen und Buckel auf dem Eis-Parcours hinterließen bei vielen Autos deutliche Spuren: windelweich geprügelte Aufhängungen, schlaffe Stoßdämpfer, verwundene Karosserien, die Türen und Hauben nicht mehr hielten.

Auch bei den Fahrern machten sich die Strapazen deutlich bemerkbar. Runden-durchschnitte von 80 km/h, hektische Lenkradarbeit und die brutalen Stöße der unebenen Eisfläche, durch brettharte Fahrwerke unge-dämpft weitervermittelt, ließen den Schweiß in Strömen fließen.

Selbst Spitzenleute wie Hannu Mikkola blieben davon nicht verschont: Im Ziel tropfte ihm der Schweiß von den Haarspitzen. Und als er aus dem Auto stieg, dampfte er wie das Pferd eines Kuriers im Rußlandfeldzug.

Karl Mauer

Sieger in Nöten

Deutscher Rallyeaufakt in Markttredwitz: Erfolg und Niederlage für Toyota.

Die Sachs-Winterrallye Markttredwitz ist für die deutsche Meisterschaft von ganz besonderer Bedeutung. Neben einer vorbildlichen Organisation zeichnet sie sich vor allem dadurch aus, daß sie dem weiteren Verlauf des Championships bereits den entscheidenden Drall gibt.

In diesem Jahr sprach dieser Drall für das Haus Toyota. Achim Warmbold, mehr als Gast denn als Aspirant auf die Meisterschaft am Start, sicherte sich auf einem Celica seinen dritten Markt-

nicht ausgesprochene Vermutung, der Toyota-Angestellte Demuth sei mit dem Corolla abseits der Straße gerodelt.

Und über gänzlich alles war auch der rechtsgesteuerte Vierventiler nicht erhaben. Denn bereits ab der fünften Sonderprüfung versah die Einspritzpumpe ihren Dienst nur noch, wenn sie Demuth per Choke motivierte. Der Kunden-Berater in Sachen Toyota-Sport, durch einen Einbruch Warmbolds in „seine“ Domäne düpiert, hatte alle Hände voll zu tun.

erstmalig größtenteils vom Werk vorbereiteten Kadett der Ex-Europameister Walter Röhrl. Daß am Ende der für die Meisterschaft uninteressante Röhrl dem Deutschen Vizemeister Smolej keine wichtigen Punkte wegschnappte, hatte man offenbar von langer Hand vorbereitet.

Röhrl, dessen Fahrt von Anfang an als Testeinsatz für den 235 PS-Vierventilmotor deklariert war, wurde bald der überragende Mann dieser Rallye. Doch eben nur so lange, wie der serienmä-

schloß er. Daß es ihm gelang, braucht nicht extra erwähnt zu werden.

Opel hatte aber auch Erfreuliches zu bieten. So den Einsatz des Schweden Anders Kulläng auf einem erstmals im Feld der Serientourenwagen startberechtigten Kadett GT/E. Fünf Minuten Strafzeit wegen eines gebrochenen Kabelschuhs ließen jedoch die Bäume nicht in den Himmel wachsen: Doch selbst der vierte Platz ist mehr, als man normalerweise von einem Serienauto erwartet.

Karl Mauer



Sieger in Markttredwitz: Warmbold/Menne auf Toyota



In Führung liegend ausgefallen: Röhrl/Pitz auf Kadett

redwitz-Sieg in ununterbrochener Reihenfolge. Harald Demuth dagegen, von Toyota auf die „Deutsche“ eingestimmt, kam nur auf den zwölften Rang.

Dafür gab es Gründe – so beispielsweise den Bruch der Vorderachs-Zugstreben am Demuth-Auto zu Beginn der Veranstaltung. An der Vorbereitung bei der Europazentrale in Brüssel, das steht für PR-Chef Adi Hüngsberg fest, lag es nicht: „Deren Autos sind über alles erhaben.“ Blieb nur noch die

Toyota steht nach diesem ersten Meisterschaftslauf bereits am Scheideweg. Soll Warmbold, der mit 50 Punkten führt, die Meisterschaft weiterfahren oder sich doch, wie geplant, auf die Europameisterschaft konzentrieren? Welche Rolle spielt Demuth, der immerhin noch zu einem Klassensieg kam, in Zukunft?

Auch Opel trat zweigleisig an: Auf der einen Seite der Meisterschafts-Aspirant von Tuner Irmischer, Walter Smolej. Auf der anderen in einem

bige Antrieb die Kraft des Renntriebwerks verdaute.

Der ungleiche Kampf zwischen Motor und Antrieb hatte dann auch bald ein Ende: Die geschundene Hinterachse ließ sich zwar noch wechseln, das serienmäßige Kardanwellen-Mittellager jedoch nicht mehr. Röhrl, von der Seriennähe der Antriebseinheit erst unmittelbar vor deren Exitus in Kenntnis gesetzt, versuchte die Situation noch halbwegs zu retten: „Wenn schon Ausfall, dann in Führung liegend“, be-

Ergebnisse: 1. Warmbold/Menne (Toyota Celica GT) 9678 Punkte, 2. Smolej/Geistdörfer (Opel Kadett GT/E) 9823, 3. Schewe/Druba (Porsche Carrera RS) 10 058, 4. Kulläng/Andersson (Opel Kadett GT/E) 10 121, 5. Böhne/Moormann (Opel Ascona) 10 320, 6. Stück/Stück (Porsche Carrera RS) 10 344, 7. Hainbach/Linzen (Ford Escort RS) 10 647, 8. Hauck/Gollin (Opel Kadett GT/E) 10 647.

Stand der Deutschen Rallyemeisterschaft nach dem ersten Lauf: 1. Warmbold/Menne 50 Punkte, 2. Schewe/Druba 46, 3. Smolej/Geistdörfer 37,5, 4. Hainbach/Linzen 34, 5. Stück/Stück 33.

Fotos: Nicot

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 10. März



Nachfolger für das BMW-Coupé: BMW 630 CS und 633 CSi

Ein neues BMW-Coupé löst das alte Modell (auf dem Foto rechts) ab. Auch das neue Sechszylinder-Coupé sportlichen Zuschnitts, das die Bayerischen Motorenwerke unter den Typenbezeichnungen 630 CS (mit drei Liter Hubraum) und 633 CSi (mit 3,3 Liter Hubraum) anbieten, wird – wie schon der

Vorgänger – bei Karmann in Osnabrück gebaut. Leistungsmäßig wurde beim Neuen wieder gut vorgesorgt; das Dreiliter-Vergaser-Modell offeriert 185 PS (136 kW), der 3,3 Liter-Einspritzer kommt auf 200 PS (147 kW). *auto motor und sport* fuhr die Neuschöpfung und veröffentlicht erste Fahreindrücke.



Preise per Computer

Im nächsten Heft wird den Lesern Gelegenheit gegeben, Preise für Gebrauchtwagen per Computer individuell zu ermitteln. Die Aktion leitet Hans Rehbein (Foto) von der Firma Time Sharing Telecomputer.



Schnell sein ist alles

Dragster sind die verrücktesten Gebilde im Motorsport, aber auch die schnellsten. Auf der Viertelmeilen-Distanz (402 Meter) ist ihren Piloten jedes Mittel recht, das dem rasanten Weiterkommen dient: aufgeladene Motoren von nur minutenlangem Lebensdauer, Haftmittel für die Antriebsräder, Leichtbau. Von der Dragster-Wintermeisterschaft in Kalifornien berichtet John G. Rettie.



Audis Ausdauer

Der Audi 50 GL mußte seine Alltagsqualitäten und seine Zuverlässigkeit in einem 50 000 km-Dauertest unter Beweis stellen. Der Abschluß-Bericht zeigt Stärken und Schwächen des Ingolstädter Kleinwagens und läßt unter dem Strich erkennen, wie wirtschaftlich der kleine Audi ist.



Mit dem Auto in die Freizeit — das ist das Motto des nächsten Extras von auto motor und sport. Die wichtigsten Themen: Abenteuerreisen mit dem 2 CV und ein Vergleich Wohnmobil gegen Wohnwagen.

Test Taunus

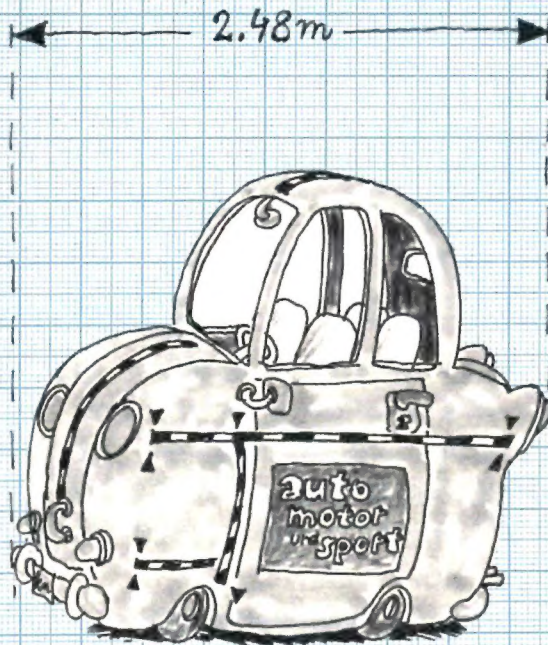
Ford in Köln hat im harten Automobilgeschäft wieder Tritt gefaßt. Die rheinischen Autobauer überholten in den Zulassungszahlen Mercedes und liegen jetzt an dritter Position hinter Opel und Spitzenreiter VW. Einen nicht unerheblichen Anteil an dieser Entwicklung hatte schon der alte Taunus, der jetzt durch einen mit ganz neuer Karosserie versehenen Nachfolger abgelöst wurde. In einem großen Test wird auto motor und sport zwei Taunus-Versionen, den 2.0 GL mit Sechszylinder-V-Motor und den 2.0 S mit Vierzylinder-Reihenmotor, kritisch untersuchen. Um wieviel besser als sein Vorgänger der neue Taunus wurde — diese Frage wird exakt beantwortet.



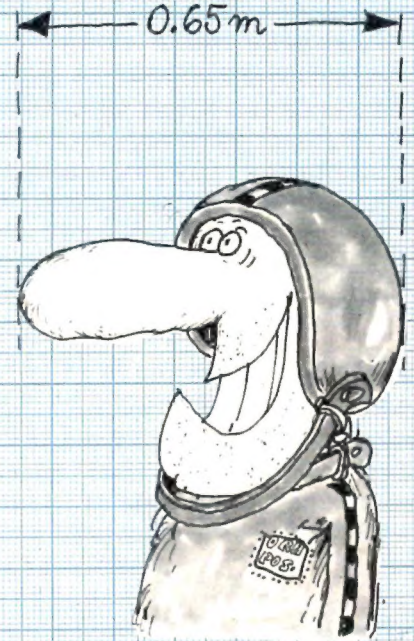
CAR TOON

Der Crash

Testwagen



Testfahrer



vorher



nachher



FRED KELLER

Gute Party war
wiedst prima
Vielen Dank!
F.

DER WEICHE
WEINBRAND

CHANTRE
WEINBRAND

Gut gelaunt
genießen



HAUS BERGMANN

HB ist mild und schmeckt

Eine Filtercigarette muß schmecken.

Und sie muß mild sein.

Diesen ausgewogenen Genuß bietet HB.

So wurde sie zur beliebtesten und
meistgerauchten Filtercigarette.



VON HAUS



BERGMANN

20 Stück DM 2.30
17 Stück DM 2.00
im Automaten

Kondensat 14 mg, Nikotin im Rauch 0,7 mg. Durchschnittswerte nach DIN 10240/42.